97-84212-9

Schwoerbel,
Erich

Der gemeinschafts-
gedanke im deutschen...

Bonn

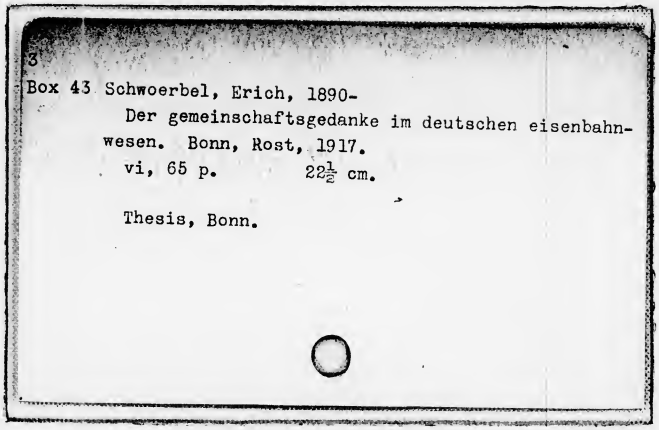
1917

99-84212-9
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD



3

Box 43 Schwoerbel, Erich, 1890-
Der gemeinschaftsgedanke im deutschen eisenbahnwesen. Bonn, Rost, 1917.
vi, 65 p. 22½ cm.

Thesis, Bonn.

RESTRICTIONS ON USE: *Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.*

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 10:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 10-6-97 INITIALS: PB

TRACKING # : 28043

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

EXCHANGE AUG 17 1922

Der Gemeinschaftsgedanke im deutschen Eisenbahnwesen.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

genehmigt

von der Philosophischen Fakultät

der

Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität
zu Bonn.

Von

Erich Schwoerbel

aus

Köln-Deutz
Siegesstraße 14a.

Bonn, 1917.
Druck von Paul Rost u. Co., G. m. b. H.

Berichterstatter:
Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Hermann Schumacher.

Meinen lieben Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

Literaturübersicht.
Vorwort.

Erstes Kapitel.
Die Einheitsbestrebungen im deutschen Eisenbahnwesen seit dem Aufkommen der Eisenbahnen bis zum Abschluß der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

1. Abschnitt.
Die Einigungsbestrebungen im deutschen Eisenbahnwesen seit dem Aufkommen der Eisenbahnen bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes.

2. Abschnitt.
Die Einigungsbestrebungen im deutschen Eisenbahnwesen seit der Gründung des Norddeutschen Bundes bis zum Scheitern der Reichseisenbahnpläne.

3. Abschnitt.
Die Einigungsbestrebungen im deutschen Eisenbahnwesen seit dem Scheitern der Reichseisenbahnpläne bis zum Abschluß der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Zweites Kapitel.
Die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft und die Main-Neckar-Bahn-Gemeinschaft.

1. Abschnitt.
Die Vorgeschichte und das Wesen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

2. Abschnitt.
Vorwürfe und Bedenken gegen die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft und den Gemeinschaftsvertrag.

3. Abschnitt.
Hauptgründe für die große Eisenbahnschuld Hessens und die geringere Rentabilität der hessischen Bahnen.

4. Abschnitt.
Die Vorteile der Eisenbahngemeinschaft für Hessen und Preußen.
5. Abschnitt.
Die Main-Neckar-Bahn-Gemeinschaft.

Drittes Kapitel.
Der deutsche Staatsbahnwagenverband und sonstige Gemeinschaftsbildungen und -bestrebungen.
1. Abschnitt.
Die Vorgeschichte und das Wesen des deutschen Staatsbahnwagenverbandes.
2. Abschnitt.
Günstige Wirkungen des deutschen Staatsbahnwagenverbandes.
3. Abschnitt.
Bedenken und wünschenswerte Ergänzungen zum deutschen Staatsbahnwagenverband.
4. Abschnitt.
Vereinbarungen und Reformen im Tarifwesen und sonstige Gemeinschaftsbildungen.

Viertes Kapitel.
Zur Frage der weiteren Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens.
Einleitende Bemerkungen.
1. Abschnitt.
Eine deutsche Betriebsmittelgemeinschaft.
2. Abschnitt.
Zwei grundsätzliche Einwürfe gegen eine weitergehende Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens.
3. Abschnitt.
Die Eisenbahngemeinschaft in ihrer Bedeutung für die Anlage und den Betrieb von Eisenbahnen.
4. Abschnitt.
Die Bedeutung einer Eisenbahngemeinschaft für die Organisation der Verwaltung.
5. Abschnitt.
Eisenbahngemeinschaft und Tariffragen.
6. Abschnitt.
Zur finanziellen Seite der Frage der weiteren Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens.
7. Abschnitt.
Die Selbständigkeit der deutschen Einzelstaaten in Eisenbahndingen.

Literaturübersicht.

1. Biermer, M.: Die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft. Gießen 1911.
2. Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. 2 Bände. Berlin 1911.
3. Endres: Die deutsche Eisenbahnfrage. Mainz 1910.
4. Huber, F. C.: Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft. Stuttgart 1902.
5. Karl, Fr.: Der deutsche Staatsbahnwagenverband. Zeitschrift f. d. ges. Staatswissenschaft. 1912. 2. Heft. S. 261—297.
6. Kirchhoff, H.: Die deutsche Eisenbahngemeinschaft. Stuttgart u. Berlin 1911.
7. — Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens. Stuttgart u. Berlin 1913.
8. v. d. Leyen, A.: Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck. Berlin 1914.
9. Quaatz, R.: Ein Kapitel preußischer Verkehrspolitik. Archiv f. Eisenbahnwesen. 1909. Heft 6, S. 1345—1400.
10. — Der nationale Gedanke und die Eisenbahnen. Preuß. Jahrbücher. 145. Bd. 1911. S. 237—276.
11. Stegemann: Die Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen. Deutsche Revue. 36. Jahrg. 1. Bd., S. 335 f.
12. Festschrift über die Tätigkeit des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens. Berlin 1896.
13. Wehrmann, L.: Die Verwaltung der Eisenbahnen. Berlin 1913.
14. Zehn Jahre preußisch-deutscher Eisenbahnpolitik. Leipzig 1876.
15. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Sonstige Literaturangaben finden sich in den Anmerkungen.

Vorwort.

Die vorliegende Abhandlung, die dem Gemeinschaftsgedanken im deutschen Eisenbahnwesen gewidmet ist, soll in einem kurzen Abriß die unter dem Gesichtspunkt der Einheits- und Gemeinschaftsbewegung bedeutsamen Phasen der Entwicklungsgeschichte des deutschen Eisenbahnwesens schildern. Im ersten Kapitel werden die Einheits- und Gemeinschaftsbestrebungen vom Aufkommen der Eisenbahnen in Deutschland an bis zum Abschluß der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft gewürdigt, während das zweite Kapitel diese Gemeinschaft selbst sowie die Main-Neckar-Bahn-Gemeinschaft behandelt. Das dritte Kapitel beschäftigt sich mit dem Deutschen Staatsbahnwagenverband und mit den bis dahin nicht berührten hauptsächlichsten Ergebnissen der Gemeinschaftsbestrebungen. Wenn im vierten Kapitel versucht werden soll, in großen Zügen Wesen und Bedeutung einer weiteren Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens zu kennzeichnen, so ist sich der Verfasser wohl der Unzulänglichkeit seiner Arbeit bewußt. Kommt doch selbst ein so erprobter Fachmann wie der ehemalige Ministerialdirektor Kirchhoff in seinen Schriften mehrfach zu dem Ergebnis, daß eine eingehende Prüfung aller Fragen, die mit dem Plan einer Eisenbahngemeinschaft auftauchen, nur durch eine Kommission von Fachmännern aller beteiligten Verwaltungen geschehen kann. Es soll eben hier das Problem nur in seinen hauptsächlichsten Zügen vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus gewürdigt werden.

Es ist mir ein Bedürfnis, auch an dieser Stelle meinem hochverehrten Lehrer, Herrn Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Hermann Schumacher für das vielfach bewiesene Wohlwollen meinen herzlichsten Dank auszusprechen.

Erstes Kapitel.

Die Einheitsbestrebungen im deutschen Eisenbahnwesen seit dem Aufkommen der Eisenbahnen bis zum Abschluß der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

1. Abschnitt.

Die Einigungsbestrebungen im deutschen Eisenbahnwesen seit dem Aufkommen der Eisenbahnen bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes.

Die hervorragende Bedeutung des Dampfes als Triebkraft wurde in England zuerst erkannt. In diesem Lande fand auch der von George Stephenson geschaffene Dampfwagen zum ersten Male in größerem Maßstabe praktische Verwertung und trat von hier aus seinen Siegeszug durch die Welt an. Auf deutschem Boden wurde als erste Eisenbahn mit Dampfbetrieb die nur kleine Linie Nürnberg-Fürth am 7. Dezember 1835 dem Verkehr übergeben.

Mit dem Aufkommen dieses neuen Verkehrsmittels, welches das Volk aus seiner wirtschaftlichen Ruhe riß, sahen sich die Regierungen genötigt, Stellung zu den mancherlei Fragen zu nehmen, die plötzlich zur Lösung gestellt waren. Zunächst handelte es sich darum: Sollte der Staat den Bau und Betrieb der Eisenbahnen dem privaten Unternehmungsgeiste überlassen oder diese Aufgabe selbst übernehmen? In den deutschen Staaten wurde diese Frage sehr verschieden beantwortet. Preußen begnügte sich damit, dem Eisenbahnwesen durch das Gesetz vom 3. November 1838 seine rechtliche Stellung anzuweisen. Im übrigen überließ der preußische Staat Bau und

Betrieb der Eisenbahnen privaten Gesellschaften, war aber an ihrem Gedeihen in weitem Umfang durch Zinsbürgschaften und Aktienbesitz beteiligt. Erst in dem Jahrzehnt von 1848 bis 1859 entschloß man sich in Preußen zu einem umfassenden staatlichen Bahnbau, ohne dabei jedoch den privaten Wettbewerb auszuschalten. Bayern huldigte zuerst dem Staatsbahnprinzip, ging aber in den 50er Jahren wieder von ihm ab. Sachsen ließ im Anfange einige Bahnen als Privatbahnen entstehen, nahm jedoch bald den Bau eigener Linien in die Hand. Württemberg, Baden und Oldenburg hatten sich von vorneherein dem ausschließlichen Staatsbahnbau zugewandt.

Der Zersplitterung in den Anschauungen über die Wege, die man dem neuen Beförderungsmittel gegenüber einzuschlagen hatte, entsprach auch die Zerfahrenheit bei der Anlage desselben. Die bunte Mannigfaltigkeit im deutschen Eisenbahnwesen war zum Teil begründet in der verschiedenen Auffassung über den Aufgabenkreis des Staates, zum Teil in der zu jener Zeit noch wenig entwickelten Kapitalkraft. Außerdem standen einer nach einheitlichen wirtschaftlichen Gesichtspunkten geordneten Ausgestaltung des Bahnnetzes auch die vielen Landesgrenzen hindernd im Wege. Es wurden oft Bahnen angelegt, nicht unter dem Gesichtspunkte einer planmäßigen Wirtschaftlichkeit, sondern von der Absicht geleitet, möglichst dem Nachbarstaat oder der Nachbargesellschaft zu schaden. Auf Anschlüsse wurde in der Regel nur geringe Rücksicht genommen, ja diese oft geradezu verweigert[1]). Mißstände bei der Beförderung von Personen und Gütern machten sich in starker Weise fühlbar, zumal einheitliche Beförderungspreise fehlten und auch eine einheitliche Einteilung der Güter in Tarifklassen nicht vorhanden war.

An den unerquicklichen Verhältnissen im deutschen Eisenbahnwesen ging man jedoch keineswegs untätig vorüber. Die Regierungen suchten sich untereinander über den Bau von

[1]) Vgl. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1901. Nr. 38. S. 597.

Eisenbahnen zu verständigen und schlossen von Fall zu Fall Staatsverträge ab über direkte Schienenverbindungen. Die Privat-Eisenbahngesellschaften traten dagegen meist zu Verbänden zusammen, welche die vorhandenen Übelstände mildern sollten. So vereinigten sich im Jahre 1846 zehn preußische Eisenbahngesellschaften zu einem preußischen Eisenbahnverband, der im folgenden Jahre unter dem Namen „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen“ auf sämtliche deutsche Bahnen ausgedehnt wurde. Es war nur ein lockeres Band, das hiermit die deutschen Eisenbahnen umschloß, zumal sich mit der Zeit auch fremde Bahnen diesem Verbande angliederten. Doch hat sich der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen trotzdem in der Folgezeit um die Vereinheitlichung in Verkehrs- und Verwaltungseinrichtungen hervorragende und vielseitige Verdienste erworben.

Die Arbeit dieses Vereins war zunächst darauf gerichtet, übereinstimmende Normen auf technischem Gebiete zu schaffen. So wurden im Jahre 1850 Vereinbarungen getroffen über die Gestaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel, um einen ungehinderten Übergang der Wagen aus einem Verwaltungsgebiet in das andere zu ermöglichen[1]). An diese „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands“, die noch durch zahlreiche Anordnungen und Vorschriften ergänzt wurden, schlossen sich dann einheitliche Bestimmungen für den durchgehenden Verkehr auf den Vereinsbahnen an. Alle diese Vorschriften technischer Natur wurden im Jahre 1867 zusammengefaßt und auch fernerhin gemäß den Fortschritten der Technik erweitert und umgearbeitet[2]).

Mit der Verständigung über die technischen Grundlagen des Eisenbahn-Baues und -Betriebes war auch die Voraussetzung gegeben für eine Regelung der gegenseitigen Benutzung der Fahrzeuge. Diese Regelung wurde durch das im Jahre 1855

[1]) Vgl. Festschrift üb. d. Tätigkeit d. Ver. deutsch. Ebv. 1896. S. XVII.

[2]) Vgl. Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart 1911. Bd. I S. 491.

abgeschlossene „Übereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung" getroffen, das jedoch nur die Güterwagen betraf und für die einzelnen Verwaltungen ohne Verbindlichkeit war. Eine allgemein gültige Vereinbarung wurde erst im Jahre 1868 erzielt[1]). Diese Vereinbarung wurde dann später (1873) gleichfalls völlig umgearbeitet und auch weiterhin noch vielfach abgeändert, hat aber heute noch als Vereinswagenübereinkommen Geltung im Verkehr der im deutschen Staatsbahnwagenverband vereinigten Eisenbahnverwaltungen mit außerhalb dieses Verbandes stehenden Bahnen.

Als dringend notwendig erwies sich sodann schon in den ersten Jahren der Wirksamkeit des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen eine einheitliche Regelung für den Güterverkehr wegen der Mannigfaltigkeit der Rechtsverhältnisse. Bereits im Jahre 1847 faßte die Generalversammlung des Vereins den Beschluß, Maßregeln zu verabreden, die die direkte Beförderung von Personen und Gütern auf mehreren Bahnen erleichtern sollten[2]). Im Jahre 1850 kam ein Reglement für den Güterverkehr zustande, dessen Fortbildung im Einklang mit der späteren staatlichen Gesetzgebung geschah[2]). Für den Personenverkehr wurde ein einheitliches Reglement im Jahre 1865 erlassen[3]). Soviel aus der einigenden Tätigkeit des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in den ersten Jahrzehnten seines Bestehens. Wir werden noch mehrfach der Tätigkeit des Vereins begegnen, der es verstanden hat, in hohem Maße die technische, betriebliche und rechtliche Einheit im deutschen Eisenbahnwesen zu fördern.

Neben diesem großen Verbande, der sich vorzugsweise mit Fragen allgemeiner Art beschäftigte, traten, soweit es die wachsenden Anforderungen des Verkehrs und die Interessen der deutschen Eisenbahnverwaltungen erheischten, zahlreiche Teilverbände ins Leben, meist zu besonderen Zwecken, so für die direkte Güterabfertigung und vor allem für das Tarif-

[1]) Vgl. Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. 1911. Bd. I S. 492. [2]) Vgl. Ebenda S. 19. [3]) Vgl. Ebenda S. 493.

wesen gebildet. Zeigten die Tarife für den Personenverkehr auch keine allzu großen Abweichungen, so bestand doch in den Preisen für die Güterbeförderung eine äußerst große Mannigfaltigkeit. Je mehr nun die Eisenbahngesellschaften mit ihren Netzen aneinanderwachsen, um so stärker mußten die aus der Tarifzersplitterung hervorgegangenen Übelstände auf eine Verständigung hinwirken, die in der Bildung einer Reihe von Tarifverbänden ihren Ausdruck fand Der erste Verband dieser Art war der im Jahre 1848 gegründete Norddeutsche Verband, der schon ineinandergreifende Fahrpläne, direkte Tarife und andere gemeinsame Einrichtungen aufzuweisen hatte und dadurch für alle späteren Verbände vorbildlich wurde[1]).

Ein Anlauf, auf gesetzlichem Wege zu einer größeren Einheit im deutschen Eisenbahnwesen zu gelangen, wurde von der Deutschen Nationalversammlung in der Frankfurter Paulskirche unternommen. Der Entwurf einer Verfassung vom 28. März 1849 wies der Reichsgewalt die Oberaufsicht über das Eisenbahnwesen und das Recht der Gesetzgebung zu. Ferner wurde dem Reich die Befugnis zugesprochen, selbst Eisenbahnen anzulegen und bei der Anlage von Eisenbahnen den Schutz des allgemeinen Verkehrs wahrzunehmen. Dieser Versuch einer Regelung des deutschen Eisenbahnwesens scheiterte wie das ganze Verfassungswerk.

2. Abschnitt.

Die Einigungsbestrebungen im deutschen Eisenbahnwesen seit der Gründung des Norddeutschen Bundes bis zum Scheitern der Reichs-Eisenbahnpläne.

Die Versuche, einer einheitlichen deutschen Eisenbahnpolitik die Wege zu weisen, wurden erst seit dem Jahre 1866 wieder aufgenommen, und die Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 bildete die Grundlage der erneut einsetzenden Einigungsbestrebungen.

[1]) Vgl. Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart 1911. Bd. I S. 20.

Im Jahre 1869 wurde auf Veranlassung des damaligen bayrischen Ministers Fürst Hohenlohe der Versuch unternommen, auf dem Verkehrsgebiete eine Annäherung zunächst der süddeutschen Staaten unter sich und dann auch mit dem Norddeutschen Bund herbeizuführen nach dem Muster des deutschen Zollvereins. Es wurde auch ein Vertragsentwurf für einen deutschen Eisenbahnverein ausgearbeitet[1]), der alle deutschen Staatsbahnen zu einem Eisenbahngebiet zusammenschließen sollte und zwar in Form einer Finanzgemeinschaft für den über die Landesgrenzen der einzelnen Staaten hinausgehenden Verkehr. Dieser Plan, der zum ersten Male in großzügiger Weise eine deutsche Eisenbahngemeinschaft erstrebte und von dem Weitblick seines Urhebers Zeugnis ablegte, wurde durch die Ereignisse des folgenden Kriegsjahres in den Hintergrund gedrängt.

Die Verfassung des Norddeutschen Bundes stellte zuerst in Anlehnung an den Verfassungsentwurf aus dem Jahre 1849 Normen auf für die einheitlichere Ordnung des deutschen Eisenbahnwesens, die auch mit einigen Zusätzen in der Reichsverfassung Aufnahme fanden[2]) Danach unterliegt das Eisenbahnwesen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reiches. Die Bundesregierungen verpflichteten sich, die deutschen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz zu verwalten. Dem Reiche wurde die Kontrolle über das Tarifwesen übertragen mit der Maßgabe, auf eine möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife hinzuwirken. In der Verfassung waren dem Reiche große Aufgaben zugewiesen, ohne ihm auch die Mittel zur Verfügung zu stellen, diesen Aufgaben auch wirklich mit Erfolg nachzukommen. Man war sich wohl auch noch nicht ganz einig über eine bestimmte Eisenbahnpolitik der Zukunft. Durch den 7. Abschnitt der Verfassung sollten vielmehr

[1]) Völderndorff, O. Frhr. v. Entwurf eines Vertrages über die Errichtung eines Eisenbahnvereins (Hirths „Annalen des Deutschen Reichs", 1890. Bd. I. S. 286–290). [2]) Art. 41—47.

in großen Umrissen erst die Grundlagen für eine spätere Eisenbahngesetzgebung gelegt werden[1]). So allein lassen sich manche Unklarheiten und Unbestimmtheiten in ihm erklären.

Nach dem deutsch-französischen Kriege, der die Leistungen der Eisenbahnen auf das äußerste angespannt hatte, traten alle Mißstände, die aus der Zerrissenheit herausgewachsen waren, noch deutlicher in die Erscheinung. Aus den gewerbetreibenden Kreisen ertönten Klagen über Klagen. Im Tarifwesen herrschte auf den deutschen Eisenbahnen ein fast unübersehbares Chaos. Unsummen wurden aus Konkurrenzrücksichten in den Bau unnützer Linien verschleudert[2]). Der ganze Betrieb litt an übergroßer Schwerfälligkeit. Diese und andere Übelstände drängten unaufhaltsam nach irgend einer Abhilfe. Eine Rede des Abgeordneten Lasker vom 7. Februar 1873 im preußischen Abgeordnetenhause über die unerquicklichen Verhältnisse im Eisenbahnwesen, insbesondere über die Willkür bei der Vergebung von Eisenbahnkonzessionen, weckte das allgemeine Interesse und brachte die deutsche Eisenbahnfrage wieder mehr in Fluß[3]).

Bismarck ließ die Bundesregierungen über ihre Stellung zu einer erweiterten Machtbefugnis des Reichs hinsichtlich des Eisenbahnwesens sondieren, besonders über die Stellung zur Schaffung einer besonderen Reichsbehörde, die die dem Reiche durch die Verfassung zugewiesenen Rechte wahrnehmen solle. Diese Gedanken fanden fast nirgends volle Zustimmung. Mittlererweile, am 26. April 1873, wurde von dem Abgeordneten Dr. Elben ein Antrag im Reichstag eingebracht, betr. die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnamtes. Während der fol-

[1]) Vgl. u. a. Zehn Jahre preuß.-deutsch. Eisenbahnpolitik 1876. S. 4 u. 26, ferner Huber Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft, S. 144.

[2]) Näheres siehe Tariferhöhung oder Reichseisenbahnen? 1876. S. 26 ff.

[3]) Vergl. Zehn Jahre preuß.-deutsch. Eisenbahnpolitik 1876. S. 33 ff.

genden Beratungen im Parlament lieh Bismarck diesem Antrage seine volle Unterstützung, und schon durch Gesetz vom 27. Juni 1873 wurde das Reichs-Eisenbahnamt geschaffen zur Ausübung der dem Reiche in bezug auf das Eisenbahnwesen zustehenden Befugnisse. Der neuen Behörde wurde auch zugleich die Aufgabe übertragen, ein Reichs-Eisenbahngesetz auszuarbeiten, das die Rechte des Reichs den Eisenbahnen gegenüber genauer abgrenzen und einheitliche Grundsätze für die Regelung des deutschen Eisenbahnwesens aufstellen sollte. Bald nach der Errichtung des Reichs-Eisenbahnamtes mußte man jedoch erkennen, daß es, um ein Wort des Abgeordneten Harkort zu gebrauchen, nur ein Messer ohne Klinge bedeutete. Einige Jahre später[1]) kennzeichnete Bismarck das Reichs-Eisenbahnamt als eine „begutachtende, beratende, bittende Behörde, die sehr viel schreibt und tut, ohne daß ihr jemand Folge leistet". Es fehlten ihm eben die nötigen Machtbefugnisse, und es mangelte ihm die notwendige Selbständigkeit, um wirksam durchgreifen zu können. Viele Verbesserungen konnte das Reichs-Eisenbahnamt nur durch gütliche Ratschläge durchsetzen und stets blieb es auf die Unterstützung der einzelnen Verwaltungen angewiesen[2]).

Im März 1874 wurde vom Reichs-Eisenbahnamt der erste Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes vorgelegt, der das Ziel verfolgte, das Reich mit der alleinigen Ausübung der Aufsichtsrechte zu betrauen. Doch die Einzelregierungen zeigten sich nicht geneigt, eine Erweiterung der rechtlichen Befugnisse der Reichsgewalt eintreten zu lassen. Im April 1875 erschien sodann ein zweiter umgearbeiteter Entwurf, nach welchem die Eisenbahnen „nicht die unverantwortlichen Herren, sondern die verantwortlichen Diener des öffentlichen Verkehrs"[3]) sein sollten. Bei den Verhandlungen, die innerhalb der deutschen Regie-

[1]) Am 26. April 1876 i. preuß. Abgeordnetenhause.

[2]) Vgl. Wehrmann. Die Verwaltung der Eisenbahnen. 1913. S. 131.

[3]) Zehn Jahre preuß.-deutsch. Eisenbahnpolitik 1876. S. 61.

rungen gepflogen wurden, ließ sich eine Übereinstimmung über Grundgedanken und Einzelheiten dieses Entwurfes ebenfalls nicht herbeiführen.

Die Tragweite, welche den von Bismarck geplanten Reformen in finanzieller Hinsicht innewohnte, hatte schon im Jahre 1875 zu dem Gedanken geführt, durch eine Übernahme der deutschen Eisenbahnen in Reichsbesitz das finanzielle Risiko auf stärkere Schultern zu legen[1]). Zunächst wurde dieser Plan in der Presse, im Parlament und in anderen in Betracht kommenden Kreisen zwanglos erörtert. Ein Schreiben Bismarcks an das preußische Staatsministerium vom 8. Januar 1876[2]) brachte die zur Debatte stehende Frage der Entscheidung näher. In diesem Gutachten wurde in überzeugender Weise die Zersplitterung des deutschen Eisenbahnwesens mit ihren schädlichen Wirkungen geschildert, und die Bedeutung der Eisenbahnartikel in der Reichsverfassung für die Erhebung der Eisenbahnen zu einer „wahrhaft nationalen Verkehrsanstalt" dargelegt. Am 24. März 1876 gelangte ein Gesetzentwurf an das preußische Abgeordnetenhaus, der Preußen ermächtigen sollte, seine Bahnen dem Reich gegen angemessene Entschädigung zum Kauf anzubieten und alle Eisenbahnrechte an das Reich zu übertragen. In den Motiven zu diesem Gesetzentwurf wurde klar hervorgehoben, daß es für die dem Reiche zustehende Ausübung des gesetzlichen Aufsichtsrechtes an der materiellen Grundlage fehle. Durch die Übertragung des preußischen Staatsbahnbesitzes auf das Reich sollte sie geschaffen werden. Der Entwurf wurde angenommen, und am 4. Juni 1876 trat das Gesetz, „betreffend die Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich"[3]) in Kraft, hat jedoch nie Anwendung gefunden.

[1]) Vgl. v. d. Leyen. Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck. S. 96.

[2]) Abgedr. Ebenda S. 191—196.

[3]) Zit. bei v. d. Leyen. Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck. S. 105/106.

Die Absicht Bismarcks, die preußischen und überhaupt die deutschen Bahnen in der Hand des Reiches zu vereinigen, stieß, wie schon vorher die Frage eines Reichs-Eisenbahngesetzes fast allenthalben auf heftigen Widerspruch. Die Mittelstaaten nahmen in ihrer Mehrzahl eine ablehnende Haltung ein. In der Hauptsache waren für die Gegner bei ihrer Kritik nicht wirtschaftliche, sachliche, sondern politische Gesichtspunkte leitend. Das alte deutsche Erbübel, der Partikularismus, verbunden mit einem besonderen Mißtrauen gegen alles, was von Preußen kam[1]), überwucherte den großen Gedanken.

Was an sachlichen Gründen gegen eine Übertragung der deutschen Eisenbahnen auf das Reich ins Feld geführt wurde, hat sich in der Folgezeit als nicht stichhaltig erwiesen. So wurde mehrfach die Befürchtung geäußert, daß bei einer zentralistischen Entwicklung des Eisenbahnwesens die lokalen Verkehrsbedürfnisse nicht die Pflege finden würden, deren sie bedürften[2]). Man befürchtete ferner die Zunahme einer kostspieligen Bureaukratie[3]) und betonte die Vorteile des Wettbewerbs für Neuerungen in Technik und Verwaltung[3]). Im allgemeinen sind die Gründe, die gegen das Reichs-Eisenbahnprojekt vorgebracht wurden, durch die Zeit selbst widerlegt worden, sodaß es sich heute erübrigt, näher auf dieselben einzugehen.

Ehe wir nun zum Schluß dieses Abschnittes auf die Bestrebungen eingehen, die eine Fortbildung des Tarifwesens zu größerer Einheitlichkeit zum Ziele hatten, haben wir noch kurz die Weiterentwicklung der Bestimmungen zu beachten, die besonders vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Sicherung des Betriebes, zur Regelung des durchgehenden Verkehrs und überhaupt des gesamten Personen- und Güter-

[1]) So z. B. Mohl. Die Frage der Reichs-Eisenbahnen 1876 und Kleinschrod. Zum Verständnis des Berliner Reichs-Eisenbahnprojekts 1879. [2]) Vgl. z. B. Varnbüler, Frhr. v. Soll das Reich die deutschen Eisenbahnen erwerben? 1876. S. 69. [3]) Vgl. Böhmert. Enquête über die Reichs-Eisenbahnfrage I. Heft 1876. S. 4 ff.

verkehrs erlassen waren. Den wichtigsten Vorschriften, so den Allgemeinen Bestimmungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Sicherung des Betriebes und dem Vereins-Reglement für den Güter- und Personenverkehr, war schon für die Bahnen des Norddeutschen Bundes obligatorische Geltung verschafft worden[1]). Letzteres trat in veränderter Form als Betriebsreglement des Norddeutschen Bundes vom 1. Oktober 1870, die ersteren Bestimmungen als Bahnpolizeireglement am 1. Januar 1871 in Kraft. Diese Reglements, die ihren Inhalt aus den betreffenden Reglements des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen schöpften, wurden nach der Gründung des Reiches noch mehrfach umgearbeitet und erweitert. Aus dem „Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands" wuchs später die Eisenbahn-Verkehrsordnung heraus, und an Stelle des Bahnpolizei-Reglements vom Jahre 1871, daß sich in der Hauptsache auf die früher vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen erlassenen sicherheitspolizeilichen Anordnungen und Vorschriften über den Bau und Zustand der Bahn und der Betriebsmittel stützte, trat 1892 die Betriebsordnung für die Hauptbahnen Deutschlands, die wiederum 1905 in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung aufging.

Es bleibt nun noch übrig, in knappem Umriß die bedeutsamsten Wandlungen im deutschen Tarifwesen während des eben besprochenen Zeitabschnittes zu verzeichnen. Das Sinken der Reinerträge der Eisenbahnen anfangs der 70er Jahre hatte zur Folge gehabt, daß man in den beteiligten Kreisen nach Erhöhung der Eisenbahntarife rief. Diese Forderung wurde von den preußischen Privatbahnen weiter verfolgt, und ebenso trafen die süddeutschen Eisenbahnverwaltungen Vereinbarungen über ein einheitliches Vorgehen in dieser Richtung. Für Bismarck war jedoch die Voraussetzung einer Tariferhöhung der Ausschluß der im § 45 der Reichsverfassung auf-

[1]) Vgl. v. d. Leyen. Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck 1914. S. 47/48 u. 159.

geführten Massengegenstände und eine Ordnung des Tarifwesens, wie sie den Anforderungen des Verkehrs entsprach. Während der Kanzler die erste Forderung mit gutem Erfolg vertrat und so die wirtschaftlich bedenklichsten Folgen der Tariferhöhung ausschaltete, gestattete der Bundesrat jedoch eine zeitweilige Tariferhöhung sogleich und machte nur die endgültige dauernde Tariferhöhung von der Einführung eines einheitlichen Tarifsystems abhängig[1]). Dem Reichs-Eisenbahnamt gelang es aber nicht, eine Verständigung hierüber herbeizuführen. Die Versuche des Reichs, unter seiner Führung eine Tarifreform durchzuführen, kamen infolge dessen zum Stillstand. Nun beschäftigten sich die Eisenbahnen selbst nachdrücklich mit dieser Angelegenheit. Auf einer Konferenz im Jahre 1876 wurde der Entwurf eines einheitlichen Tarifsystems festgestellt, mit dessen Grundzügen sich der Bundesrat einverstanden erklärte[2]). Zu Beginn des folgenden Jahres erhielt dann dieser Entwurf seine endgültige Fassung. Dieser Reformtarif vom Jahre 1877, der jedoch keine einheitlichen Tarifsätze schuf, sondern nur im wesentlichen eine übereinstimmende äußere Gliederung der Tarife der deutschen Eisenbahnverwaltungen festlegte, faßte zwei verschiedene Systeme der Tarifbildung zusammen, das Raumsystem und das System der Wertklassifikation. Gleichzeitig wurde eine Verständigung erzielt über die Organe, die den Gütertarif fortbilden sollten, die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und den Ausschuß der Verkehrsinteressenten.

Nach dem Übergang von der Freihandels- zur Schutzzollpolitik wandte auch Bismarck selbst wieder seine Aufmerksamkeit den Verhältnissen im Tarifwesen zu. Die Erkenntnis der Möglichkeit, durch die Eisenbahnfrachtsätze die wirtschaftlichen Folgen der Zölle ganz oder zum Teil aufzuheben, ließ bei ihm den Gedanken reifen, das Gütertarifwesen durch Reichsgesetz zu regeln, um so die Einheitlichkeit der Zoll- und der

[1]) Vgl. v. d. Leyen. Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck. 1914. S. 76—78. [2]) Ebenda S. 79.

Eisenbahntarifpolitik zu gewährleisten[1]). Einer Umsetzung dieses Gedankens in die Wirklichkeit setzten sich große sachliche Schwierigkeiten entgegen, außerdem wurden verfassungsrechtliche Bedenken gegen ihn vorgebracht. Ein diesbezüglicher Gesetzentwurf, der Mitte des Jahres 1879 mit Begründung dem Bundesrat vorgelegt wurde, wurde hier einige Wochen durchberaten, darauf auf unbestimmte Zeit vertagt[2]). Damit sind im wesentlichen die Versuche abgeschlossen, im Wege der Reichsgesetzgebung und durch den Ausbau der Verfassungsartikel das deutsche Eisenbahnwesen einheitlicher zu ordnen.

3. Abschnitt.

Die Einigungsbestrebungen im deutschen Eisenbahnwesen seit dem Scheitern der Reichs-Eisenbahnpläne bis zum Abschluß der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Nachdem die genialen Entwürfe Bismarcks an vorzugsweise politischen Hemmnissen gescheitert waren, wurde die Lösung der besonders für Preußen brennenden Fragen auf einem anderen Wege erstrebt. In Preußen befanden sich in den 70er Jahren noch annähernd 40 Privatbahnen, die in nahezu unumschränkter Weise die bedeutendsten Verkehrslinien beherrschten. Bismarck hatte bereits bei Ausarbeitung des Gesetzentwurfes, der die preußischen Bahnen auf das Reich übertragen sollte, für den Fall der Nichtverwirklichung dieser Absicht die Erweiterung des preußischen Staatsbahnbesitzes als das dann zunächst zu erstrebende Ziel gekennzeichnet[3]). War doch auch für Bismarck diese Eisenbahnpolitik eine wichtige Ergänzung seiner Industrie- und Handelspolitik. Gegen Ende des Jahres 1879 begann in Preußen die Ära der Verstaatlichung der großen Privatbahnen. Schon mit dem Jahre 1885

[1]) Vgl. v. d. Leyen, S. 80/81, auch Quaatz, Der nationale Gedanken und die Eisenbahnen S. 250. — [2]) v. d. Leyen, S. 91 ff.
[3]) Vgl. Ztg. der Ver. d. Ebv. 1911 Nr. 36, S. 606.

hatten die leitenden Eisenbahngesellschaften, die den großen Durchgangsverkehr beherrschten, aufgehört zu bestehen. Damit waren der preußischen Regierung die Mittel an die Hand gegeben, die preußischen Eisenbahnen zum Wohle der Allgemeinheit einheitlich auszugestalten. Und von nun an mußte auch das Vorgehen Preußens in vielen Eisenbahnfragen bei dem Übergewicht der preußischen Staatsbahnen auf die Maßnahmen der anderen bundesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen einwirken.

An Einigungsfortschritten in jener Zeit, die unmittelbar alle deutschen Eisenbahnen berührten, ist vor allem der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband zu erwähnen, der, aus dem norddeutschen Tarifverbande hervorgegangen, im Jahre 1886 ins Leben trat. Dieser Verband, dem sämtliche deutschen Staatsbahnen angehören, hatte die Schaffung einheitlicher Abfertigungs- und Beförderungsvorschriften für den Personen- und Güterverkehr zum Ziel, die auch nach langen Verhandlungen am 1. Januar 1893 eingeführt wurden[1]). Als eine Hauptaufgabe betrachtete es der Eisenbahn-Verkehrsverband, durch eine stete Fortbildung aller dieser Vorschriften eine möglichst gleichmäßige Handhabung des Verkehrsdienstes zu erzielen und so eine pünktliche und schnelle Beförderung im Personen- und Güterverkehr zu gewährleisten[2]).

[1]) Vgl. Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. 1911 Bd. I S. 30. — [2]) Nach Quaatz, Der nationale Gedanke und die Eisenbahnen 1911. S. 260.

Zweites Kapitel.

Die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft und die Main-Neckar-Bahn-Gemeinschaft.

1. Abschnitt.

Die Vorgeschichte und das Wesen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens hatte sich nach dem Scheitern der Reichs-Eisenbahnpläne in den vorausgesehenen Bahnen vollzogen. Die Einzelstaaten waren bestrebt gewesen, die noch vorhandenen Lücken in ihren staatlichen Eisenbahnnetzen nach Möglichkeit zu schließen. Eine Ausnahme bildete bis in die Mitte der 90er Jahre Hessen. Die private hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft beherrschte den größten und bedeutsamsten Teil aller Linien. Neben den in hessischem Staatsbesitz befindlichen Oberhessischen Bahnen hatten noch Preußen und Baden Anteil an den auf hessischem Gebiet gelegenen Eisenbahnstrecken. Diese große Zersplitterung, die bei der eigenartigen geographischen Lage und verkehrspolitischen Bedeutung Hessens als Durchgangsland um so fühlbarer hervortrat, machte schon früh den Wunsch nach einer gründlichen Reform rege. Bereits im Jahre 1885 erwog man den Gedanken einer preußisch-hessischen Gemeinschaft mit vorangehender Verstaatlichung der Ludwigsbahn[1]). Es trat dann einige Zeit eine Stockung ein, bis im Jahre 1892 die Verhandlungen

[1]) Vgl. Quaatz, Ein Kapitel preuß. Verkehrspolitik (Arch. für Eisenbahnwesen 1909. Heft 6, S. 1379.

wieder aufgenommen wurden. Es lag in den natürlichen Verhältnissen begründet, daß ein erster Versuch mit Hessen gemacht wurde. Die staatlichen Oberhessischen Bahnen warfen eine nur geringe Rente ab. Selbst nach einer Verstaatlichung der Ludwigsbahn wäre das hessische Eisenbahnnetz einer gedeihlichen selbständigen Entwicklung nicht fähig gewesen[1]). Preußen hatte natürlich auch ein lebhaftes Interesse an einer Regelung der unerquicklichen Verhältnisse, zumal das hessische Bahnnetz ein wichtiges Verbindungsglied zwischen den preußischen und elsaß-lothringischen Bahnen bildete, die beide seit 1879 in Personalunion miteinander verbunden waren. Für Preußen war es gewiß kein leichter Entschluß, seine volle Selbständigkeit, die ihm sein großer Besitz sicherte, in gewisser Beziehung aufzugeben, es verfolgte jedoch mit dieser Politik nicht nur wirtschaftliche, sondern auch politische und nationale Ziele[2]).

Auf Grund eines gemeinsamen Kaufangebots wurde die Hessische Ludwigsbahn im Jahre 1896 von Preußen und Hessen für rund 230 Millionen Mark erworben. Durch den Staatsvertrag vom 23. Juni 1896 wurden die Bahnanlagen der Ludwigsbahn nach der Gebietsangehörigkeit der einzelnen Strecken unter beide Staaten verteilt, und nach dieser Teilung die hessischen Eisenbahnen mit dem preußischen Staatsbahnbesitz zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft vereinigt, die am 1. April 1897 ins Leben trat[3]). Damit war eine bedeutsame Etappe in der Entwicklung der deutschen Eisenbahnpolitik zum Abschluß gekommen, und man hegte die Hoffnung, daß wie einst der preußisch-hessische Zollverein der Ausgangspunkt des gewaltigen Einigungswerkes auf handelspolitischem Gebiete geworden sei, so nun auch die Eisenbahngemeinschaft beider Staaten mit der Zeit zu einer Einigung auf verkehrspolitischem Gebiete führen würde. In der Verabschiedung dieses

[1]) Vgl. Quaatz, Ein Kapitel preuß. Verkehrspolitik. S. 1375. [2]) Minister v. Breitenbach am 23. Februar 1911 im preuß. Abgeordnetenhause. [3]) Der Wortlaut des Vertrages findet sich bei Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft. 1911. S. 81—103.

Vertrages erblickte man eine nationale Tat, einen neuen Abschnitt in den Verkehrsbeziehungen zwischen Nord- und Süddeutschland.

Der Betrieb der vereinigten Bahnen erfolgt in der Weise, daß sämtliche Betriebseinnahmen und -ausgaben als gemeinsame gelten und die Überschüsse unter beide Staaten nach einem vereinbarten Teilungsmaßstabe verteilt werden[1]) Die für den preußischen Anteil maßgebende Teilungsziffer wurde aus dem Überschuß der preußischen Staatsbahnen im Jahre 1894/95 und dem Anteil an dem Betriebsüberschuß der Hessischen Ludwigsbahn gebildet[2]), während die für den hessischen Anteil maßgebende Teilungsziffer aus dem hessischen Anteil an dem Betriebsüberschuß der Ludwigsbahn und dem Überschuß der Oberhessischen Bahnen bestand[3]). Diese beiden Teilungsziffern ergaben den für die Verteilung des künftigen jährlichen Betriebsüberschusses geltenden Maßstab[4]). Danach erhält Hessen jährlich etwa 2 % der Gesamteinnahmen. Bezüglich der Nebenbahnen, die zur Zeit des Abschlusses des Vertrages der hessischen Regierung für über 30 Millionen Mark bewilligt waren, wurde der hessischen Teilungsziffer eine Zinsvergütung von $1\frac{1}{2}$, später 2 % des Baukapitals zugerechnet[5]) Aufwendungen für Ergänzungsanlagen, deren Verrechnung nach den für Preußen geltenden Verwaltungsgrundsätzen nicht zu Lasten des Betriebsetats zu erfolgen hat, trägt jede Regierung für ihre Linien; nur wird für solche Bauten und Beschaffungen der Teilungsziffer des betreffenden Staates eine Zinsvergütung von 4 % früher 3 %, der aufgewendeten Beträge zugerechnet[6]). Die Verwaltung der preußischen und hessischen Bahnen erfolgt nach den jeweilig für die preußischen Staatsbahnen gültigen Verwaltungsvorschriften auf Grund eines für die Gesamtheit aufgestellten Etats. In demselben wird der an Hessen zu zahlende Anteil am Betriebsüberschuß als

[1]) Vgl. Art. 7, Abs. 1. [2]) Art. 8, Abs. 1. [3]) Art. 8, Abs. 2. [4]) Art. 8, Abs. 4. [5]) Art. 11, Abs. 2. [6]) Art. 11, Abs. 5.

Ausgabe gebucht[1]) Die auf die hessischen Linien bezughabenden Etatsvoranschläge werden ebenso wie die Projekte für Ergänzungsanlagen der hessischen Regierung rechtzeitig mitgeteilt, deren Wünsche tunlichst berücksichtigt werden sollen[2]). Wenn die Mittel, die nach der Meinung der preußischen Regierung auf den hessischen Strecken für Ergänzung der Anlagen oder Betriebsmittel von der hessischen Regierung aufzubringen sind, nicht zur Verfügung gestellt werden sollten, so ist Preußen befugt, die betreffenden im Betriebs- oder Verkehrsinteresse für notwendig erachteten Aufwendungen für eigene Rechnung mit der Wirkung zu machen, daß die Zinsvergütung der preußischen Teilungsziffer zuwächst[3]). Eine bestimmte Anzahl der Beamtenstellen ist nach dem Verhältnis der Größe und Bedeutung der Strecken für Hessen ausgeschieden[4]). Bei Feststellung der Tarife und Fahrpläne im Verkehr mit hessischen Stationen sollen die Wünsche Hessens möglichste Berücksichtigung finden[5]). Endlich sei noch erwähnt, daß die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft unkündbar ist[6]).

2. Abschnitt.

Vorwürfe und Bedenken gegen die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft und den Gemeinschaftsvertrag.

War der Gemeinschaftsvertrag auch nicht ohne jeden Widerspruch ins Leben getreten, so machte sich doch eine lebhaftere Gegenbewegung erst in späterer Zeit geltend. Besonders der frühere Direktor der Ludwigsbahn Grooß vertrat mit Leidenschaft in mehreren Broschüren die Ansicht, Hessen sei durch den Gemeinschaftsvertrag schwer geschädigt worden. Die finanziellen Schwierigkeiten, mit denen der hessische Staatshaushalt seit Jahren zu kämpfen hatte, bildeten für diese und andere Klagen einen geeigneten Resonanzboden. Als mit dem allge-

[1]) Art. 12, Abs. 1. [2]) Art. 12, Abs. 2 und Art. 20, Abs. 2. [3]) Art. 12, Abs. 4. [4]) Art. 14, Abs. 3. [5]) Art. 18, Abs. 2 und 3. [6]) Art. 21, Abs. 1.

meinen Niedergang des Wirtschaftslebens, dessen Wirkungen im Jahre 1908 ihren Höhepunkt erreichten, die Überschüsse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zurückgingen und damit auch der hessische Anteil sank, wurde die Gemeinschaft vor allem als der schuldige Teil verantwortlich gemacht.

Suchen wir daher die Vorwürfe, die dem preußisch-hessischen Gemeinschaftsvertrag gemacht wurden und zum Teil noch werden, einer leidenschaftslosen Betrachtung zu unterziehen.

Der von den Vertragsgegnern zunächst erhobene Vorwurf zur Stütze ihrer Ansicht von einer finanziellen Schädigung Hessens durch den Gemeinschaftsvertrag ist die Behauptung, Preußen habe vor der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn durch Umleitungen die Erträgnisse dieser Bahn absichtlich geschmälert und hierdurch die hessische Teilungsziffer wesentlich gedrückt[1]). Um diesem Vorwurf zu begegnen, ist es notwendig, die bei der Ludwigsbahn herrschenden Verhältnisse kurz zu prüfen.

Die Hessische Ludwigsbahn mit dem Sitz in Mainz stieß an viele für den durchgehenden Verkehr äußerst wichtige Strecken und war so in der Lage, einem Gegner wirksam das Wasser abzugraben. Schon früh verband sich die Ludwigsbahn mit anderen Privatbahnen, besonders mit den großen rheinischen Gesellschaften, um möglichst den Verkehr von den preußischen Linien abzulenken. Als Preußen diese Gesellschaften verstaatlicht hatte, war es doch nur natürlich, daß es den früheren Verkehrsableitungen ein Ziel setzte[2]). Was die Schmälerung der Rente weiter betrifft, so ist es von Interesse, die Entwicklung und das Zustandekommen der Rente, welche die Ludwigsbahn abwarf, genauer zu verfolgen. Sie bewegte sich seit den

[1]) Grooß, Die hess. Eisenbahnen unter preuß. Verwaltung. 1908. S. 30 ff.

[2]) Näheres über die Politik der Hess. Ludwigsbahn bei Quaatz, Ein Kapitel preuß. Verkehrspolitik (Arch. f. Eisenbahnwesen. 1909. Heft 6. S. 1351 ff.).

80er Jahren bis zum Jahre 1894, das der Teilungsziffer der Gemeinschaft zugrunde liegt, zwischen vier und fünf Prozent. Der Überschuß in Prozenten des Anlagekapitals betrug[1]):

1888: 4,555	1892: 4,608
1889: 4,610	1893: 4,900
1890: 4,709	1894: 4,924
1891: 4,817	1895: 5,078

Die Einrichtungen der Ludwigsbahn waren dabei von einer ziemlichen Rückständigkeit. Es wurden die notwendigsten Aufgaben unterlassen, um die Kurse der Aktien hochzuhalten und noch zu steigern[2]). Für Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel und Bahnanlagen wurde in den Jahren 1890 bis 1894 weit weniger verwendet als dies den preußischen Grundsätzen entsprochen hätte[3]). Große Ersparnisse wurden ferner bei dem Personal gemacht[4]). Alles wurde bei der Ludwigsbahn aufgeboten, um die Dividenden nach Möglichkeit zu erhöhen. Besonders ist es bemerkenswert, wie die Ausgaben stetig zurückgingen, je näher die Verstaatlichung heranrückte. Wie die Leistungen der Ludwigsbahn dabei vor und nach der Verstaatlichung waren, dafür führen die Berichte der Wormser und der Mainzer Handelskammer eine beredte Sprache[5]). Im Jahre 1896, in dem die Ludwigsbahn für Rechnung der erwerbenden Staaten zunächst durch die Privatbahnverwaltung, in den letzten Monaten durch eine staatliche Verwaltung betrieben wurde, brachte sie eine Rente von nur 4,2 %, obwohl das ganze Personal noch mit den alten Löhnen und Gehältern arbeitete[6]). Aus alledem erhellt schon zur Genüge, daß der Vorwurf, Preußen habe vor der Verstaatlichung den Ertrag der Ludwigsbahn geschmälert und dadurch zusammen mit Hessen

[1]) Nach Quaatz, S. 1358. [2]) Vgl. Quaatz, S. 1359 ff. u. Biermer, Die preuß.-hess. Eisenbahngemeinschaft. 1911. S. 126 ff. [3]) Vgl. Quaatz, S. 1366/1367 u. Biermer, S. 136/137. [4]) Vgl. Biermer, S. 137. [5]) Vgl. Quaatz, S. 1359 ff. u. S. 1368 ff. [6]) Minister v. Breitenbach a. 23. Febr. 1911 im preuß. Abgeordnetenhause.

diese Bahn zu billig erworben, in den tatsächlichen Verhältnissen keine Stütze findet.

Nun wurde von den Gegnern des Vertrages auch dem Gedanken Ausdruck gegeben, man hätte nicht die Ergebnisse nur eines Betriebsjahres, nämlich des Jahres 1894, das dazu wegen der Wirkungen der Umleitungen noch nicht einmal ein normales gewesen sei, der Feststellung der Teilungsziffer zu Grunde legen dürfen[1]). Diesem Einwand gegenüber ist zu erwidern, daß das Jahr 1894 gewählt wurde, weil es bei dem Abschluß des Vertrages völlig abgeschlossen vorlag, daß ferner dieses Jahr nicht nur ein normales war, sondern im Gegenteil infolge besonderer Umstände, die den hessischen Bahnen reichen Verkehr zuführten, die Teilungsziffer nur zu gunsten Hessens beeinflußt hat. Dies trat auch bei dem günstigen Jahresabschluß in die Erscheinung[2]). Es war noch in Erwägung gezogen worden, das erste Jahr nach Bildung der Betriebsgemeinschaft, das Jahr 1897, als Grundlage für die Verteilung der Überschüsse zu nehmen. Dieser Gedanke wurde jedoch fallen gelassen, weil es für nicht angängig erachtet wurde, ein noch nicht angefangenes Geschäftsjahr, „welches dann ganz unter dem Zeichen der Teilungsziffer gestanden hätte", als Normaljahr gelten zu lassen[3]). „Diese Regelung", nämlich die Wahl des Jahres 1894, „hat Hessen einen außerordentlichen finanziellen Vorteil gebracht, der nachträglich, als das Ergebnis von 1897 bekannt war, sich auf mehrere Millionen Mark jährlich berechnen ließ[3])". Hessen ist also bei diesem Punkte des Gemeinschaftsvertrages ebenfalls gut gefahren.

Ein Hauptargument ferner, das die Anhänger einer Revision des Vertrages ins Feld führen, ist die Behauptung, Preußen habe nach Inkrafttreten der Gemeinschaft den hessischen Linien übermäßig Verkehr zugeführt und dadurch Hessen zu übergroßen

[1]) So z. B. Abg. Schmitt am 4. Juni 1902 i. d. II. hess. Kammer, vgl. Huber, S. 220.

[2]) Siehe die Tabelle S. 22. [3]) Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft. 1911. S. 17.

Aufwendungen für Erweiterungen und Neuanlagen gezwungen[1]). Es sei zugegeben, daß Preußen ein Interesse daran hatte, den Verkehr nach der Verschmelzung mit dem hessischen Eisenbahnnetz in seine natürlichen Bahnen zu lenken. Die Eigenschaft Hessens als Durchgangsland zwischen Nord- und Süddeutschland und die damit gegebene Möglichkeit, den Verkehr in rationeller Weise auszugestalten, ist wohl auch der einzige Hauptvorteil, den Preußen aus der Gemeinschaft gezogen hat Der preußische Ministerialdirektor Offenberg führte mit Recht aus[2]), daß von einer wirklichen Benachteiligung Hessens erst dann gesprochen werden könnte, wenn Preußen verhältnismäßig weniger Kapitalaufwendungen für seine Eisenbahnen gehabt hätte als Hessen. Das ist jedoch, wie Offenberg nachwies, nicht der Fall. Seit dem Inkrafttreten der Gemeinschaft bis einschließlich 1909 wuchs das preußische Anlagekapital um 46,20 %, das hessische um 46,23 %. Die Verhältnisse liegen also ziemlich gleich, so daß auch in dieser Beziehung keine merkliche Schädigung Hessens festzustellen ist.

Erheblichen Bedenken ist dann die Bestimmung im Gemeinschaftsvertrage begegnet, wonach Aufwendungen für Ergänzungsanlagen, die nach den preußischen Verwaltungsgrundsätzen nicht zu Lasten des Betriebsetats erfolgen, von jedem Staate für seine Strecken zu leisten sind. Das sind nach preußischen Verwaltungsgrundsätzen Aufwendungen, die über 100000 M. hinausgehen. Für solche Ausgaben wird zwar der Teilungsziffer des betreffenden Staates eine Zinsvergütung von 4 % (früher 3 %) des aufgewendeten Kapitals zugeschrieben. Aber auch so bezeichnet Biermer diese Bestimmung mit Ausnahme der Unkündbarkeit als die anfechtbarste von allen[3]). Bei diesen Ausgaben, die 100000 M. meist überstiegen, handle es sich um Summen, welche die hessische Eisenbahnschuld hoch anschwellen ließen, und Biermer erhebt die Forderung, daß solche

[1]) So u. a. Grooß, Der hess. Staatshaushalt u. die Eisenbahngemeinschaft. 1909. S. 24. [2]) Frankf. Ztg. v. 21. März 1911.

[3]) Biermer, Die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft. S. 75.

Aufwendungen wie für Geleisvermehrungen und Umbauten, die nur zum kleinsten Teile für die Bedürfnisse des Lokalverkehrs, sondern wegen der Eigenart Hessens als Durchgangsland in der Hauptsache für den Transitverkehr benötigt würden, von dem Betriebsetat zu tragen seien[4]). Man kann diesem Verlangen als berechtigt durchaus beipflichten und mit Biermer die Grenze von 100000 M. als willkürlich empfinden und doch zugleich bestreiten, daß Hessen durch diese Bestimmung benachteiligt wird oder daß die enormen Eisenbahnschulden Hessens in der Hauptsache auf diese Kostenregelung zurückzuführen seien. Eine Schädigung Hessens zu gunsten Preußens müßte vor allem an der Summe des Anlagekapitals ersichtlich sein, das von den beiden Staaten durchschnittlich auf ein Kilometer Bahnlänge verwandt wurde. Nun betrug nach Quaaß[2]) das Anlagekapital auf ein Kilometer Bahnlänge Ende März 1897/98 für Preußen: 256588 M., für Hessen 253639 M. und Ende März 1908 für Preußen: 279207 M., für Hessen: 260599 M. Man sieht, daß sich die Verhältnisse nicht zum Nachteile Hessens gewandelt haben.

Ein letzter Vorwurf, den man dem Gemeinschaftsvertrage macht, ist seine Unkündbarkeit[3]). Auch Biermer erscheint, wie schon erwähnt, diese Bestimmung sehr anfechtbar[4]). Es ist nun gewiß richtig, daß es für Hessen ein gewisses Gefühl der Wehrlosigkeit bedeutet, keine Möglichkeit an der Hand zu haben, jemals etwas an der gegebenen Sachlage ändern zu können. Wenn man sich aber die Verhältnisse genauer vergegenwärtigt, wird man zur Überzeugung kommen, daß eine andere Lösung nicht gut angängig war. Die Netze sind im Laufe der Zeit vollständig ineinander gewachsen, und die einzige Möglichkeit, die Teilungsziffer neu zu berechnen, bestände darin, wiederum

[1]) Biermer, Ebenda. S. 191 ff. [2]) Quaaß, Ein Kapitel preuß. Verkehrspolitik (Arch. f. Eisenbahnwesen. 1909. Heft 6. S. 1273).

[3]) So z. B. Abg. Weidner a. 10. Juni 1902 i. d. II. hess. Kammer, vergl. Huber, Auf d. Wege z. Eisenbahngemeinschaft S. 232. [4]) Biermer, S. 75.

gesonderten Betrieb und getrennte Verwaltungen einzurichten. Bei dem heutigen Stande der Dinge sind Unterlagen für eine Berechnung dessen, was jeder der beiden Staaten verdient, nicht vorhanden. Daß eine Revision übrigens nicht zu Gunsten Hessens ausfallen würde, geht nicht nur aus den vorhergehenden und nachfolgenden Ausführungen hervor, sondern wurde auch mehrmals von zuständiger Seite hervorgehoben[1]).

3. Abschnitt.

Hauptgründe für die große Eisenbahnschuld Hessens und die geringere Rentabilität der hessischen Bahnen.

Forscht man den Gründen nach, welche die hessischen Eisenbahnschulden so unverhältnismäßig hoch anschwellen ließen, so stößt man zunächst auf die mangelhafte Tilgung der Schuld und das Fehlen eines ausreichenden Ausgleichsfonds, aus dem man in Zeiten niedergehender Konjunktur schöpfen könnte. Zum Vergleiche der hessischen Eisenbahnschulden mit denen der anderen deutschen Staaten mit Staatsbahnbesitz mag die folgende Tabelle dienen[2]). Zu Beginn des Rechnungsjahres 1908 betrugen die Eisenbahnschulden auf den Kopf der Bevölkerung, ausgedrückt in Mark: in Hessen 273,34, in Preußen 72,51, in Bayern 231,96, in Sachsen 165,74 und in Württemberg 239,01. Man sieht aus diesen wenigen Zahlen einerseits, wie übermäßig hoch die hessischen Eisenbahnschulden im Verhältnis zu denen der anderen deutschen Staaten sind und anderseits, wie erfolgreich die preußische Tilgungspolitik war. Seit dem Jahre 1900 setzte in Hessen eine gesetzliche Tilgung der Ludwigsbahnanleihe ein, während über eine feste Tilgung sonstiger Anleihen besondere Bestimmungen nicht bestanden. Die hessische Tilgungspolitik hat sich also, besonders in früherer Zeit,

[1]) Vgl. u. a. Huber, Auf d. Wege z. Eisenbahngemeinschaft. S. 224 u. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1911. Nr. 17. S. 287 ff.

[2]) Nach Biermer. Die preuß.-hess. Eisenbahngemeinschaft S. 202.

nicht von den Richtlinien leiten lassen, welche eine vorsichtige Finanzgebarung vorschrieb[1]). Auch Offenberg hebt hervor, daß Hessen seine Reinüberschüsse nur zu einem geringen Teile zu Abschreibungen verwendet hätte. Wäre dies geschehen, so würde heute seine Zinsenlast $1\frac{1}{2}$—2 Millionen Mark niedriger sein[2]). Eine ausreichende Tilgung und ein kräftiger Ausgleichsfonds müssen vor allem festgelegt werden, um die hessischen Eisenbahnen gesunden zu lassen und zukünftige Überraschungen auszuschließen. Eine zweite Hauptursache für das schnelle Anwachsen der hessischen Eisenbahnschulden und die geringere Rentabilität des hessischen Bahnnetzes ist in der reichlichen Ausstattung Hessens mit Bahnen und insbesondere mit Nebenbahnen zu suchen. Auf 10000 Einwohner kommen in Preußen 8,99 km Bahnlänge, in Hessen 11,42 km Bahnlänge[3]). Während das hessische Netz seit 1896 an Nebenbahnen um mehr als 45 % wuchs, betrug dieser Zuwachs in Preußen noch nicht ganz 20 %, sodaß Biermer von einer „uferlosen" hessischen Nebenbahnpolitik spricht[4]). Diese Verhältnisse sind ja in mancher Hinsicht als Vorteile für Hessen zu buchen. Die zahlreichen Bahnen haben gewiß das wirtschaftliche Leben befruchtet und die Produktionsbedingungen der hessischen Bevölkerung verbessert. Sie haben ferner die Gemeinschaft zu Gunsten Hessens belastet. Hessen hatte im Jahre 1890 ein Programm für 338 km Nebenbahnen entworfen, deren Kosten rund 33 Millionen Mark betrugen. Von diesen Bahnen waren vor dem Inkrafttreten der Gemeinschaft erst 61 km in Betrieb. Für die neuen Bahnen, welche vor dem Inkrafttreten der Gemeinschaft der hessischen Regierung bewilligt waren, wurde der hessischen Teilungsziffer eine Zinsvergütung von $1\frac{1}{2}$ % (später 2 %) des Bankkapitals, das 32 Millionen Mark nicht übersteigen durfte, zugeschrieben. Diese angenommene Rente ist wohl

[1]) Vgl. Biermer. Die preuß.-hess. Eisenbahngemeinschaft. S. 198.

[2]) Offenberg. Konjunktur und Eisenbahnen 1914, S. 39. [3]) Vers. i. d. Frankf. Ztg. v. 24. März 1911. [4]) Biermer. Die preuß.-hess. Eisenbahngemeinschaft. S. 48.

in Wirklichkeit nicht erzielt worden, wenn es gestattet ist, aus der Höhe der Rente der früheren Oberhessischen Bahnen, die höchstens ½ %—1 % erreichte, einen Schluß auf die der neuen hessischen Nebenbahnen zu ziehen. Diese hessische Nebenbahnpolitik hat aber neben ihren Vorteilen die hessische Staatskasse erheblich belastet und mit zum Anwachsen der Eisenbahnschuld beigetragen[1]). Die hierdurch erforderliche große Zinsenlast mußte denn auch natürlich auf die hessischen Reineinnahmen aus dem Eisenbahnbesitz ungünstig einwirken.

4. Abschnitt.

Die Vorteile der Eisenbahngemeinschaft für Hessen und Preußen.

Nachdem wir die wesentlichsten Vorwürfe und Bedenken, die gegen die preußisch-hessische Gemeinschaft und den Gemeinschaftsvertrag vorgebracht wurden, erörtert und sie auf ihren Wert geprüft haben, nachdem wir weiter die Hauptgründe für die Höhe der hessischen Eisenbahnschuld und die verhältnismäßig geringen Reineinnahmen des hessischen Staates aus seinem Eisenbahnbesitz einer knappen Betrachtung unterzogen haben, dürfen wir nun auf die mannigfachen Vorteile hinweisen, die vor allem Hessen und zum kleineren Teile auch Preußen aus der Eisenbahngemeinschaft erwachsen sind. Es liegt in der Natur der Dinge begründet, daß Hessen hierbei mehr der nehmende als der gebende Teil gewesen ist.

Konnte sich auch, wie wir sahen, aus vielen Ursachen die hessische Eisenbahnrente nicht so günstig gestalten wie in Preußen, so sind doch Hessen zunächst in rein finanzieller Hinsicht alle Vorteile zugute gekommen, welche die Anlehnung an ein starkes und einheitlich geleitetes Eisenbahnnetz natürlicherweise im Gefolge haben muß. Infolge der Verschmelzung

[1]) Vgl. auch Offenberg, Konjunktur u. Eisenbahnen. 1914. S. 39.

mit dem gut rentierenden preußischen Eisenbahnnetz ist die hessische Rente im Durchschnitt stabiler geblieben als die der übrigen deutschen Staaten. Eine kleine Zusammenstellung mag dies erhärten[1]).

	1896	1897—1909
Preußen	6,96 %	6,54 %
Hessen	3,88 %	4,01 %
Reichseisenbahnen	4,97 %	4,03 %
Bayern	4,17 %	3,95 %
Sachsen	5,22 %	4,37 %
Württemberg	3,30 %	3,00 %
Baden	4,38 %	3,53 %

Während im Vergleich zum Jahre 1896 in allen Staaten eine durchschnittliche Minderung eingetreten ist, hat Hessen allein eine Steigerung aufzuweisen. Hessen genießt ferner mit seinem vertragsmäßigen Anteile die Vorteile mit, die Preußen aus seinen Massentransporten von Kohlen, Erzen, Kali usw. entstehen. So entfallen allein auf das rheinisch-westfälische Industriegebiet, das räumlich nur 0,66 % des Deutschen Reiches darstellt, rund 25 % des gesamten Eisenbahnverkehrs[2]).

Während zu den Zeiten vor Verstaatlichung der Ludwigsbahn die hessische Industrie über mangelhafte Eisenbahnverhältnisse und besonders über eine durchaus ungenügende Wagengestellung Klage führen mußte[3]), trat mit dem Inkrafttreten der Gemeinschaft auch hier eine Wendung zum Besseren ein. Vor allem wurde der chronische Wagenmangel beseitigt. Im Jahre 1896 konnten auf der Hessischen Ludwigsbahn 21 % der bestellten bedeckten Wagen und 28 % der bestellten offenen Wagen nicht gestellt werden. Diese Ziffern gingen unter der

[1]) Offenberg i. d. Frankf. Ztg. v. 24. März 1911; vgl. auch Biermer. Die preuß.-hess. Eisenbahngemeinschaft S. 214. [2]) Biermer. S. 153; vgl. auch Rede d. Ministers v. Breitenbach v. 23. Febr. 1911 im preuß. Abgeordnetenhause (Ztg. d. Ver. deutsch. Eby. 1911. Nr. 17. S. 287 ff.).

[3]) Siehe S. 22, Anm. 5; vgl. auch Huber S. 207 ff.

Gemeinschaftsverwaltung im Jahre 1898 auf 0,9 % und 0,5 % herunter[1]).

Die Bedeutung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für die wirtschaftliche Weiterentwicklung Hessens hat Abgeordneter Freiherr v. Heyl in seinem umfassenden Berichte vom 15. Juni 1901, den er namens des Finanzausschusses der ersten hessischen Kammer erstattete, wirksam mit folgenden Ausführungen gekennzeichnet: „Mit Einführung der Eisenbahngemeinschaft und der preußischen Tarife sind die hessischen Staatsbahnen, der geographischen Lage des Landes entsprechend, in den Mittelpunkt der deutschen Verkehrsbedingungen zwischen Süd und Nord, zwischen Binnenland und Weltmeer gerückt und als Verbindungsstrecken des großen internationalen Weltverkehres in großem Stile ausgebaut worden, während vorher durch Reibungen aller Art Hemmungen für die Entwicklung unseres Verkehres zu beklagen waren. Den kleinsten Stationen des Landes sind mit einem Male die unschätzbaren Vorteile zugeführt worden, welche mit einem großen, einheitlich verwalteten, streng geregelten Betriebe zusammenhängen. Dadurch hat das wirtschaftliche Leben des Landes bis in die kleinsten Orte hinein eine neue Befruchtung erfahren".

Von den Vorteilen, welche die hessische Bevölkerung aus der Gemeinschaft gezogen hat, ist zunächst hervorzuheben, daß sich die Verhältnisse der Eisenbahnbeamten und -arbeiter unter der Gemeinschaftsverwaltung in jeder Hinsicht günstiger gestaltet haben[2]). Die Gehalts- und Lohnverhältnisse des Personals wurden gegenüber den Sätzen der Ludwigsbahn und der Oberhessischen Bahnen erheblich verbessert. Außerdem wurde der Dienst erleichtert und es wurden vorbildliche Wohlfahrtseinrichtungen geschaffen. Eine große Wohltat für die gesamte Bevölkerung war die Einführung der 4. Wagenklasse mit dem

[1]) Vgl. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1901. Nr. 25. S. 388.

[2]) Vgl. hierzu Huber S. 223 u. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1908 Nr. 11. S. 173.

Einheitssatz von 2 Pf. für das Kilometer wie überhaupt die Einführung des preußischen Personen- und Gepäcktarifs, billiger Arbeiterkarten, des Freigepäcks und sonstiger Erleichterungen[1]). Durch die günstigen finanziellen Ergebnisse der Gemeinschaft wurde schließlich erst die Entlastung der unteren Stufen bei der hessischen Einkommensteuer ermöglicht[2]).

Preußen sind aus der Angliederung des hessischen Bahnnetzes an seinen gewaltigen Staatsbahnbesitz auch keine Nachteile entstanden; es hat im Gegenteil aus der Gemeinschaft mannigfaltigen Nutzen gezogen. Was die Reineinnahmen aus den Eisenbahnen anlangt, so sind diese in Preußen auch nach der Vereinigung mit Hessen in die Höhe gegangen. Der Verkehr konnte ohne Rücksicht auf Eigentumsverhältnisse der Bahnlinien in rationeller Weise geleitet, der Betrieb in einheitlicher Weise ausgestaltet und die Eisenbahnverwaltung beider Staaten wesentlich vereinfacht und dadurch auch verbilligt werden[3]).

Zusammenfassend muß man sagen, daß sich alle guten Hoffnungen in vollem Maße verwirklicht haben, die man an den Abschluß des Staatsvertrages von 1896 geknüpft hat. Wir haben in unseren Darlegungen nicht die Kleinigkeiten beachtet, die besonders von hessischer Seite oft der Gemeinschaftsverwaltung vorgeworfen wurden[4]). Solche Klagen entspringen zumeist engherzigen politischen Standpunkten und zum anderen einseitigen Interessentenwünschen. Derartige Vorwürfe und Gegnerschaften werden sich nie vermeiden lassen. In der Hauptsache hat sich die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft für beide Teile bewährt, und wenn einmal diese Erkenntnis überall durchgedrungen ist, wird auch der Gemeinschaftsgedanke wieder kräftiger aufleben.

[1]) Vgl. Huber S. 212. [2]) Vgl. Ebenda S. 27/28. [3]) Vgl. u. a. Die Verw. d. öffentl. Arbeiten i. Preußen. 1890—1900 S. 68; ferner: Das Deutsche Eisenbahnwesen d. Gegenwart. 1911. Bd. II. S. 39.
[4]) Vgl. z. B. Huber, S. 216.

5. Abschnitt.

Die Main-Neckar-Bahn-Gemeinschaft.

Durch den preußisch-hessischen Gemeinschaftsvertrag wurde auch der Anstoß zur Regelung der Verhältnisse einer anderen Bahn gegeben, der Main-Neckar-Eisenbahn, die Frankfurt a. M. mit Heidelberg und Mannheim verbindet und, im Besitze von Preußen, Hessen und Baden, von einer Gemeinschafts-Direktion verwaltet wurde. Durch den Staatsvertrag vom 14. Dezember 1901 [1]) wurde die umständliche gemeinschaftliche Verwaltung aufgelöst, und die Bahn unter Erhaltung der badischen Mitwirkung bei Festsetzung der Tarife und Fahrpläne der Eisenbahndirektion Mainz angegliedert.

Baden erhält nach dem Vertrage die Betriebseinnahmen, die für seine Strecken ermittelt werden nebst einem als Ersatz für alle sonstigen Betriebseinnahmen bestimmten Zuschlage, während der Rest der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft verbleibt [2]). Wenn der betriebsleitenden Verwaltung die Mittel zur Ausführung von größeren Erweiterungen und Umbauten auf den badischen Strecken nicht zur Verfügung gestellt werden sollten, ist zur Entscheidung das schiedsgerichtliche Urteil eines anderen Bundesstaats vorgesehen [3]).

Trotz des verhältnismäßig geringen Umfanges dieses Unternehmens hat diese kleine Betriebs- und Finanzgemeinschaft dennoch erhebliche Vorteile gebracht. Eine wesentliche Verminderung der Betriebskosten war die Folge sowie eine außerordentliche Erleichterung der Betriebsführung, die bei dieser verkehrreichen Strecke besonders ins Gewicht fällt [4]).

[1]) Der Vertrag ist im Wortlaut abgedruckt bei Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft 1911. S. 103—112. [2]) Vgl. Art. 4, Abs. 1. [3]) Art. 5, Abs. 2. [4]) Vgl. D. deutsche Eisenbahnwesen d. Gegenwart. 1911. Bd. 2. S. 39.

Drittes Kapitel.

Der deutsche Staatsbahnwagenverband und sonstige Gemeinschaftsbildungen und -bestrebungen.

1. Abschnitt.

Die Vorgeschichte und das Wesen des deutschen Staatsbahnwagenverbandes.

Zu Beginn dieses Jahrhunderts war in den süddeutschen Staaten die Eisenbahnrente wieder auf einem Tiefstand angekommen. Im Jahre 1901 hatte Bayern eine Rente von 2,57 %, Baden von 2,51 % und Württemberg von 2,60 % aufzuweisen. Kein Wunder, daß man besonders in diesen Staaten nach Mitteln forschte, die Eisenbahnfinanzen günstiger zu gestalten. Zunächst traten die süddeutschen Verwaltungen allein miteinander in Verbindung, um zu einer größeren Einheitlichkeit im Tarifwesen zu gelangen [1]). Diese Verhandlungen verliefen jedoch infolge der Verschiedenartigkeit der Interessen und Sonderbestrebungen völlig erfolglos; sie blieben ebenso ohne jedes greifbare Ergebnis, als sie um die Mitte des Jahres 1901 noch einmal aufgenommen wurden. Im Jahre 1902 verwandte sich dann der König von Württemberg in einem Briefe an den Kaiser für einen engeren Zusammenschluß der deutschen Staatsbahnen [2]). Es war kein Zufall, daß gerade Württemberg diese Frage erneut in Fluß brachte. Bei der gebirgigen Natur dieses Landes wird durch die erhöhten An-

[1]) Vgl. Huber, Auf d. Wege zur Eisenbahngemeinschaft 1902. S. 50. [2]) Vgl. Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft. 1911. S. 36/37.

lagekosten und die Verteuerung des Betriebes die Rentabilität der württembergischen Bahnen an sich schon erheblich beeinträchtigt. Der große Durchgangsverkehr litt besonders unter diesen ungünstigen Verhältnissen. Dazu gesellten sich noch starke Klagen über Umleitungen von Gütertransporten, auf die wir noch gleich zurückkommen werden.

Bereits im Jahre 1902 trat eine Kommission von preußischen, württembergischen und badischen Fachmännern unter der Leitung des preußischen Ministerialdirektors Kirchhoff zusammen. Drei Programmpunkte standen hier zur Debatte, eine Güterwagengemeinschaft, eine allgemeine Betriebsmittelgemeinschaft und endlich eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft[1]). Der erste Punkt, der Plan einer Güterwagengemeinschaft, wurde „als nicht weit genug gehend" beiseite gelassen und ebenso der dritte Punkt, die völlige Betriebs- und Finanzgemeinschaft, diese aus „staatsrechtlichen und etatsrechtlichen Gründen"[1]). Die erstere Tatsache ist besonders interessant, da später die Güterwagengemeinschaft als einzige Frucht aus den jahrelangen Verhandlungen hervorging. In den Jahren 1903 und 1904 wurden die Beratungen, an denen jetzt auch Bayern teilnahm, fortgesetzt[2]). Man einigte sich dahin, eine vollständige Betriebsmittelgemeinschaft anzubahnen, d. h. eine gemeinschaftliche Benutzung der Lokomotiven, der Personen-, Gepäck- und Güterwagen- verbunden mit gemeinschaftlicher Beschaffung des Wagenparks und der anderen Materialien sowie einer Werkstättengemeinschaft.

Mit der Gemeinschaftsfrage war in diesen Verhandlungen auch die Frage der Verkehrsumleitungen verknüpft worden. Namentlich Württemberg mit seiner ungünstigen geographischen Lage, eingekeilt zwischen dem bayerischen und badischen Eisenbahnnetze, führte seit jeher lebhafte Klage über Verkehrsentziehungen durch seine Nachbarn. Von amtlicher württembergischer Seite wurde der Ausfall von Verkehrseinnahmen, der durch diese Umleitungen verursacht wurde, für Württemberg auf etwa 1 Million Mark geschätzt[1]). Solche Umleitungen sind ja an sich nicht immer unwirtschaftlich. Bei schwierigen Geländeverhältnissen ist oft der längere Weg dem kürzeren vorzuziehen. Wenn jedoch derartige Umleitungen dem Wunsch entsprangen, möglichst viele Transporte dem Nachbarstaate zu entziehen, dann bedeuteten sie einen Verlust an Nationalvermögen, da der Gewinn der umleitenden Verwaltung natürlich nicht dem Verlust der anderen entsprach. Welchen Umfang diese Umleitungen annahmen, zeigt der Umstand, daß sich bei einzelnen Linien Umwege bis zu 35%, ja in einigen Fällen bis zu 44% ergaben[1]). Im Jahre 1904 wurden nun Vereinbarungen über die Leitung des Güterverkehrs getroffen, welche am 1. Juni 1905 in Kraft traten. Als Leitsatz war in diesen Vereinbarungen niedergelegt, daß Umwege von mehr als 20% (die württembergische Regierung hatte 10% gewünscht) im Wechselverkehr der deutschen Bahnen als unwirtschaftlich und dem Verhältnis der deutschen Bahnen zueinander nicht entsprechend ohne Entschädigung alsbald zu beseitigen wären[2]).

Die Sache der Betriebsmittelgemeinschaft ging dagegen plötzlich nicht mehr recht vorwärts. Die Schwierigkeiten lagen weniger auf technischem oder finanziellen als vielmehr auf politischem und staatsrechtlichem Gebiete. Man wird auch verstehen, daß Preußen es seinerseits peinlich vermied, als Präsidialmacht irgendwie auf andere Staaten einzuwirken. „Es haben sich eben der Ausführung sehr erhebliche politische, etatsrechtliche und staatsrechtliche Bedenken entgegengestellt", sagte später der preußische Eisenbahnminister v. Budde im preußischen Abgeordnetenhause[3]). Auf der Berliner Konferenz

[1]) Vgl. Rede des Ministers v. Breitenbach v. 15. März 1912 in der Budgetkommission d. preuß. Abgeordnetenhauses, abgedr. i. d. Ztg. d. V. d. Ebv. 1912. Nr. 24. S. 387 ff. [2]) Vgl. Köln. Ztg. 1904. Nr. 1008 und Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft 1911. S. 37.

[1]) Vgl. Ztg. der Ver. deutsch. Ebv. 1903. Nr. 49. S. 761.

[2]) Vgl. Die Verwaltung d. öffentl. Arbeiten i. Preußen 1900 bis 1910. S. 90. [3]) In d. Sitzung v. 6. Mai 1907, vergl. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1907. Nr. 20. S. 311.

vom 10. und 11. Oktober 1905 wurde der Plan einer gemeinsamen Benutzung, Unterhaltung und Erneuerung des gesamten Betriebsmittelparks unter Schaffung eines die Gemeinschaftsgeschäfte wahrnehmenden Gemeinschaftsamtes endgültig verlassen und in der Hauptsache nur eine gemeinsame Benutzung der Güterwagen, die Schaffung eines Deutschen Staatsbahnwagenverbandes in Aussicht genommen.

Bis zur Einführung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes war eine Freizügigkeit der Güterwagen nicht vorhanden. Nur bestand seit dem Jahre 1880 ein „Preußischer Staatsbahnwagenverband", der neben den preußischen Staatsbahnen noch die Reichseisenbahnen und die oldenburgischen Staatsbahnen (diese seit 1881) umfaßte[1]) und in dem die gegenseitige Wagenbenutzung im wesentlichen nach den Grundsätzen des späteren Deutschen Staatsbahnwagenverbandes geregelt war. Für den Wechselverkehr zwischen dem Preußischen Staatsbahnwagenverbande und den anderen deutschen Staatsbahnen und für den Verkehr der außerhalb dieses Verbandes stehenden Staatsbahnen untereinander setzte das im Bereich des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen gültige Übereinkommen über die gegenseitige Wagenbenutzung fest, daß die Wagen innerhalb einer bestimmten Frist, wenn möglich beladen, der Heimatbahn zurückgesandt werden mußten. Fand sich keine Ladung dorthin im Laufe dieser Zeit, so mußte der Wagen leer zurückgehen. Dazu kamen dann noch verwickelte Abrechnungen und Schreibereien, die viele kostbare Zeit in Anspruch nahmen. In den Leerfahrten allein steckte eine Unsumme totes Kapital. Die Leerläufe der Güterwagen auf den deutschen Eisenbahnen schätzte man im Jahre auf über vier Milliarden Achskilometer. Berechnete man das Achskilometer mit eineinhalb Pfennig, dann mußte eine Verminderung dieser Leerläufe um nur fünf bis sechs Prozent schon eine Ersparnis von einigen Millionen

[1]) Die mecklenb. Staatsbahnen traten am 1. April 1908 diesem Verbande bei.

bringen[1]). Nachdem Ende 1905 die gemeinsame Benutzung des Güterwagenparks beschlossen war, wurden die Verhandlungen fortgesetzt, und durch das Übereinkommen vom 20./21. November 1908[2]) wurde der Deutsche Staatsbahnwagenverband gegründet, der dann am 1. April 1909 ins Leben trat. Die Geschäftsführung des Verbandes übernahm das preußische Eisenbahnzentralamt, das im Jahre 1907 zur Erledigung und Förderung der Aufgaben geschaffen worden war, welche die preußischen Staatseisenbahnen als Gesamtheit betreffen.

Der Hauptinhalt des Vertrages über den Staatsbahnwagenverband ist kurz folgender: Jede Eisenbahnverwaltung benutzt die Güterwagen der anderen wie ihre eigenen[3]). Innerhalb des Verbandsgebiets soll der Übergang der Güterwagen von einer Verbandsbahn zur anderen und ihr Lauf nicht mehr aufgeschrieben werden[4]). Die Fürsorge für die Gestellung der Güterwagen liegt in erster Linie jeder Verwaltung für ihren Bezirk ob. Den weiteren Ausgleich zwischen dem Bedarf an Wagen und dem Bestande bewirken für mehrere Verwaltungsbezirke eingerichtete Gruppenausgleichsstellen und zwischen diesen das mit dem preußischen Eisenbahnzentralamt verbundene Hauptwagenamt in Berlin. Leitender Grundsatz ist die möglichst gleichmäßige Befriedigung des Bedarfs innerhalb des ganzen Verbandsgebiets[5]). Jede Verbandsbahn zahlt an den Verband für die von ihr benutzten Verbandswagen eine besonders vereinbarte Vergütung nach der Zahl der insgesamt auf ihren Strecken von den Verbandswagen geleisteten Achskilometer[6]). Diese Einnahmen des Verbandes werden nach dem Verhältnis der im Jahresdurchschnitt von jeder Verbandsbahn vorrätig gehaltenen Güterwagen verteilt[7]). Jede Verbandsbahn hat über die Kosten, die sie für die Unterhaltung der Wagen einer anderen Ver-

[1]) Minister v. Budde am 7. März 1905 im preuß. Abgeordnetenhause, vgl. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1905. Nr. 21.

[2]) Im Wortlaut abgedruckt bei Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft. 1911. S. 112—117. [3]) Vgl. § 3, Abs. 1. [4]) § 3, Abs. 2. [5]) § 4 [6]) § 6, Abs. 1. [7]) § 6, Abs. 2.

bandsbahn aufgewendet hat, Buch zu führen und zwar so, daß die belastete Bahn imstande ist, auf Grund der Unterlagen die Kostenberechnung zu prüfen[1]). Das Übereinkommen kann unter Einhaltung einer einjährigen Frist gekündigt werden.

2. Abschnitt.

Günstige Wirkungen des deutschen Staatsbahnwagenverbandes.

Die günstigen Wirkungen, die durch die Schaffung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes erreicht wurden, traten zunächst in einer Verminderung der unwirtschaftlichen Leerläufe in die Erscheinung, welche früher wegen der Eigentumsverhältnisse der Wagen nötig waren. Auch bei den Wirkungen des Staatsbahnwagenverbandes wiederholte sich dasselbe, was wir bei den Folgen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft gesehen haben. Die erzielten Vorteile äußerten sich im wesentlichen bei den kleineren Staaten, weil Preußen schon vorher über ein großes und geschlossenes Eisenbahnnetz und über 80 % des gesamten deutschen Wagenparkes verfügte. Dementsprechend war auch die Ausnutzung der Güterwagen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen immer eine bessere als bei den übrigen deutschen Bahnen[2]). Doch hat sich auch bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen im Jahre 1909 das Verhältnis der beladenen zu den leeren Achskilometern noch sichtlich gebessert[3]). In Bayern verringerten sich im ersten Jahre nach dem Inkrafttreten des Staatsbahnwagenverbandes die Leerläufe von 34 % auf 29 %[4]). In Sachsen führte die Verminderung der Leerläufe zu einer Verminderung der Güterwagenachskilometerleistungen um rund 10 % und zum Ausfall ganzer Güterzüge[1]). Auf den württembergischen Staatsbahnen sank das Verhältnis der Leerachskilometer zu den beladenen von 42,4 % im Durchschnitt der Jahre 1903 bis 1907 auf 35,4 % im Jahre 1909[2]). Auf den badischen Staatsbahnen trat in der Zeit vom 1. April 1909 bis Ende Februar 1910 eine Verminderung der leer zurückgelegten Wagenachskilometer um 3,9 % ein[3]).

[1]) § 9, Abs. 5.

[2]) Vgl. Wehrmann, Die Verwaltung der Eisenbahnen. 1913. S. 171. Anm. [3]) Vgl. die Verw. d. öffentl. Arbeiten in Preußen. 1900—1910. S. 95. [4]) Vgl. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1910. Nr. 71. S. 1142.

Aus der Verminderung der Leerläufe und der damit verbundenen besseren Ausnutzung der Güterwagen ergab sich für die Verkehrstreibenden der Vorteil, daß die Deckung des Wagenbedarfs sich glatter vollzog als früher, da ja die meisten Wagen nach der Entladung sofort wieder benutzt werden konnten. Besonders für industrielle Werke mit besonderen Nebengeleisen war dieser Umstand von Bedeutung. Allenthalben erfuhr die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Güterwagen durch den Staatsbahnwagenverband einen beträchtlichen Rückgang[4]).

Mit dem Inkrafttreten des Staatsbahnwagenverbandes kamen die bisher notwendigen umständlichen Aufschreibungen an den Landesgrenzen und umfangreiche und verwickelte Abrechnungen in Wegfall. Ganze Wagenkontrollen mit 50—60 Beamten wurden aufgelöst, wodurch zahlreiche Arbeitskräfte zu volkswirtschaftlich nützlicherer Tätigkeit frei wurden[5]). Infolge der neuen Bestimmungen für die Ausbesserung der Wagen gelangten diese selbst wieder schneller zur Benutzung. Mußten bisher die einzelnen Wagen nach Eigentumsbezeichnungen zusammengestellt und ausgesondert werden, so wurde jetzt die Bildung der Züge und damit der Betrieb vereinfacht. Wichtige Folgen hiervon waren ferner ein einfacherer Rangierdienst sowie eine weniger umständliche Bedienung der Lade- und Anschlußgeleise.

[1]) Vgl. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1909. Nr. 100. [2]) Vgl. Karl, Der deutsche Staatsbahnwagenverband (Zeitschr. f. d. ges. Staatswissenschaft. 1912. 2. Heft. S. 294). [3]) Vgl. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1910. Nr. 44. [4]) Vgl. z. B. Köln. Ztg. 1909. Nr. 1235.

[5]) Vgl. Karl, Der deutsche Staatsbahnwagenverband (Zeitschr. f. d. ges. Staatswissenschaft. 1912. 2. Heft. S. 283).

Was die finanziellen Wirkungen des Staatsbahnwagenverbandes anlangt, so kann man im allgemeinen sagen, daß sich die Erwartungen, die allerdings nicht sehr hoch gespannt waren, im wesentlichen erfüllt haben. In Preußen rechnete man mit einer jährlichen Ersparnis von annähernd 3 Millionen Mark[1]). Ob diese Berechnung sich allerdings späterhin hat aufrecht erhalten lassen, ist einigermaßen zweifelhaft[2]). Genauere Angaben hierüber ließen sich leider nicht ermitteln. Nach einer bayerischen Denkschrift vom Jahre 1909 wurde die Ersparnis aus der Verminderung der Achskilometerleistungen auf 600000 Mark und aus der Einschränkung des Personalaufwandes auf 375000 M. berechnet[3]). Für Sachsen wurde eine Gesamtersparnis von eineinhalb Millionen Mark angegeben[4]). Hiervon wurde die Personalersparnis infolge des Wegfalls der sächsischen Wagenkontrolle und der sonstigen betrieblichen Vereinfachungen auf rund 300000 M. veranschlagt[5]). Für Baden wurden die Ersparnisse in einer badischen Denkschrift auf rund 729000 M. geschätzt[6]) und für Württemberg nach einer Denkschrift der württembergischen Regierung auf rund 391000 M.[7]). Außer den Ersparnissen aus der Verminderung der Leerläufe und der Verringerung des Personalaufwandes werden sich infolge der Vereinfachung des Betriebes auch andere Ersparnisse ergeben haben, die sich natürlicherweise nicht einzeln ziffernmäßig feststellen lassen.

[1]) Vgl. Ztg. der Ver. deutsch. Ebv. 1910. Nr. 21. [2]) Vgl. auch Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft. 1911. S. 60.
[3]) Vgl. Köln. Ztg. 1909. Nr. 1235. [4]) Vgl. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1910. Nr. 21. [5]) Vgl. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1909. Nr. 100.
[6]) Vgl. Karl, Der deutsche Staatsbahnwagenverband (Zeitschrift f. d. ges. Staatswissenschaft. 1912. 2. Heft. S. 293). [7]) Vgl. ebenda. S. 294.

3. Abschnitt.

Bedenken und wünschenswerte Ergänzungen zum deutschen Staatsbahnwagenverband.

Als das größte Hemmnis für einen wirklich durchgreifenden wirtschaftlichen und finanziellen Erfolg des Staatsbahnwagenverbandes ist zunächst der Umstand zu bezeichnen, daß dieser Verband entgegen den ursprünglichen Absichten nur ein Torso geblieben ist. Während der Verhandlungen um die Betriebsmittelgemeinschaft ist mehrmals von sachkundigster Seite betont worden, daß eine Güterwagengemeinschaft ohne gleichzeitige Einbeziehung auch der übrigen Betriebsmittel und der Werkstätten eine „unwirtschaftliche Halbheit" sein würde[1]). Diese Auseinanderreißung des Betriebsmittelparks hat die Kontrollen und Verrechnungen bei der gegenseitigen Benutzung der Lokomotiven und Personenwagen beibehalten und noch dazu für die Unterhaltung der Güterwagen neue kostspielige und zeitraubende Aufschreibungen und Berechnungen notwendig gemacht[2]). Es müßte bei solchen Gemeinschaftsbildungen vermieden werden, daß auf der einen Seite Schreibereien wegfallen und auf der anderen ein neuer umständlicher und lästiger Kontrollapparat geschaffen wird. Was eine Betriebsmittelgemeinschaft sonst noch bedeutet, soll in einem späteren Abschnitte erörtert werden. An dieser Stelle sei nur auf diese Unvollkommenheit des Staatsbahnwagenverbandes hingewiesen.

Eine Mißhelligkeit hat sich, besonders im Anfange der Wirksamkeit des Staatsbahnwagenverbandes dadurch ergeben, daß bei der Freizügigkeit des deutschen Güterwagenparks in einzelnen Gegenden Mangel an solchen Wagen eintrat, die für die besonderen Verhältnisse derselben oder für die besonderen

[1]) v. Mühlenfels i. d. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1905. Nr. 7. S. 97 ff.; vgl. auch Rede d. Ministers v. Budde v. 24. Febr. 1905 i. d. Budgetkommission d. preuß. Abgeordnetenhauses, s. Köln. Ztg. 1905. Nr. 219. [2]) Vgl. S. 37/38.

Bedürfnisse einzelner Industriezweige gebaut waren[1]). Die Klagen hierüber sind jedoch seltener geworden, da derartige Spezialwagen nach der Entladung möglichst bald wieder den Interessenten zugeführt werden.

Im Vertrage über den Staatsbahnwagenverband ist die Ausgleichung des Wagenbedarfs innerhalb des Verbandsgebietes derart geregelt, daß zunächst jeder Verwaltungsbezirk selbstständig seinen Bedarf an Güterwagen befriedigt, den weiteren Ausgleich dann Gruppenausgleichsstellen besorgen, zwischen denen wiederum das Hauptwagenamt in Berlin vermittelt. So soll eine möglichst gleichmäßige Befriedigung des ganzen Verbandsgebiets erzielt werden. Diese Regelung zeigt sich jedoch in der Praxis mit einigen Mängeln behaftet. Wehrmann hat in seinem Buche „Die Verwaltung der Eisenbahnen" (Berlin 1913) nachdrücklich auf diese Unzulänglichkeiten hingewiesen[2]). Seine Ausführungen seien hier im wesentlichen wiedergegeben. In Zeiten der Wagenknappheit haben oft einzelne Gegenden Überfluß an Wagen, während an anderen Stellen der Ausfall an geforderten Wagen zu außerordentlicher Höhe steigt. Der Grund liegt darin, daß die kleineren Bezirke zunächst ihren eigenen Bedarf an Wagen rücksichtslos decken. Schon innerhalb eines Verwaltungsgebietes wie Preußen ist es schwer zu erzielen, daß Beamte gewissenhaft den Bedarf ihrer eigenen Station einschränken, um dem größeren Mangel an einer anderen Stelle abzuhelfen. Bei nicht an einem Wagenmangel beteiligten Verwaltungen kommt die Erwägung hinzu, ob man besondere Betriebsaufwendungen machen soll, um den Wagenmangel anderer Verbandsmitglieder zu beseitigen, den man selbst nicht spürt. Eine Besserung kann nur eine durchgreifende Strenge der obersten Leitung herbeiführen sowie eine straffe Betriebsführung, da ein rascher Umschlag der Güterwagen von Entladung zu Wiederbeladung wesentlich von der

[1]) Vgl. z. B. Ztg. der Ver. deutsch. Ebv. 1909. Nr. 100 und Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. 1911. Bd. II. S. 418/19.
[2]) S. 171/72.

Handhabung des Stations- und Zugdienstes abhängt. Wehrmann glaubt schließlich, daß nur eine Betriebsgemeinschaft zu einer vollkommen gleichmäßigen Befriedigung des Wagenbedarfs führen kann. Vielleicht dürfte man noch weiter gehen und sagen, nur eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft, weil nur in einer solchen nicht mehr das finanzielle Sonderinteresse die Handlungen der einzelnen Verwaltungen beeinflußt.

4. Abschnitt.

Vereinbarungen und Reformen im Tarifwesen und sonstige Gemeinschaftsbildungen.

Mit den Beratungen über eine Betriebsmittelgemeinschaft hatte man auch Verhandlungen über eine einheitlichere Ausgestaltung der Personen-Tarife verbunden. Gerade auf dem Gebiete des Tarifwesens wurden seit langem Reformen angestrebt, ohne daß diese Bemühungen greifbare Erfolge gezeitigt hatten. Daß es jeder deutschen Eisenbahnverwaltung möglich war, mit ausländischen Bahnen nach Belieben besondere Verträge über Verkehrsleitung, Tarife usw. abzuschließen, empfand man als besonders unangenehm. Und schon im Jahre 1886 wurde auf Anregung Preußens unter den deutschen Staatsbahnen eine Vereinbarung getroffen, wonach keine Verwaltung zum Nachteil einer anderen mit ausländischen Bahnen ein Sonderabkommen treffen sollte, ohne vorher den Versuch gemacht zu haben, sich mit den übrigen deutschen Verwaltungen über eine das gemeinsame deutsche Interesse wahrende Regelung zu verständigen[1]). Im Jahre 1909 haben sich dann die deutschen Staatsbahnverwaltungen zusammengeschlossen, um dem Auslande gegenüber bei Verhandlungen über Tariffragen und Verkehrsleitungen nur als Einheit aufzutreten und hierdurch

[1]) Nach Quaatz, Der nationale Gedanke und die Eisenbahnen. 1911. S. 259.

die gemeinsamen Interessen der Verwaltungen sowohl wie auch des deutschen Wirtschaftslebens zu wahren[1]).

Den Anfang einer gegenseitigen freiwilligen Rücksichtnahme in Tarifdingen innerhalb der deutschen Staatsbahnverwaltungen bildete eine Vereinbarung vom Jahre 1902, in der sich diese gegenseitig zusicherten, alle wichtigeren Tarifmaßnahmen, die auf den eigenen Bahnen eingeführt werden sollten und auch die Wirtschafts- und Verkehrsinteressen anderer deutschen Bundesstaaten erheblich mitberühren könnten, vor deren Durchführung tunlichst zeitig den anderen beteiligten Staatsbahnverwaltungen mitzuteilen[2]). Die Tarifbestimmungen wiesen in jener Zeit noch erhebliche Verschiedenheiten auf. Alle Versuche, zwischen den nord- und süddeutschen Verwaltungen oder auch nur zwischen den letztgenannten allein eine Einigung herbeizuführen, waren bis Ablauf des ersten Lustrums dieses Jahrhunderts vergeblich geblieben. Erst im Jahre 1906 wurde eine Übereinstimmung über eine deutsche Personentarifreform erzielt, und am 1. Mai 1907 trat auf den deutschen Staatsbahnen der neue Personen- und Gepäcktarif in Kraft, der zwar nicht alle Wünsche befriedigte, aber doch gegenüber dem bisherigen Zustande einen durchgreifenden Fortschritt bedeutete. Dieser Tarif brachte im wesentlichen gleiche Einheitssätze und einen allgemeinen billigen Gepäcktarif unter gleichzeitigem Wegfall zahlreicher Sondertarife, die in den einzelnen Verwaltungen in Geltung waren. Durch diese und andere Vereinheitlichungen hat der deutsche Personen- und Gepäcktarif erheblich an Einfachheit und Klarheit gewonnen.

Im deutschen Gütertarifwesen war durch den Reformtarif vom Jahre 1877 das gemischte Tarifsystem das herrschende geworden. Bestanden vorher bei dem überwiegenden Wertsystem fast bei jeder Bahn verschieden geordnete Wertklassen, so stellte der genannte Tarif zuerst ein einheitliches Tarif-

[1]) Vgl. u. a. Ztg. d. Ver. d. Ebv. Nr. 23. — [2]) Vgl. Die Verw. d. öffentl. Arbeiten i. Preußen. 1900—1910. S. 89.

Schema auf. Die in dem Reformtarif niedergelegte Anordnung der ordentlichen Tarifklassen ist ständig nach Maßgabe der Zeiterfordernisse in einheitlichem Sinne weitergebildet worden, und heute besteht neben der formellen Einheit auch eine weitgehende materielle Übereinstimmung in den Einheitssätzen. Das zuständige Organ für die Fortbildung der allgemeinen Tarifvorschriften sowie der Güterklassifikation ist die Ständige Tarifkommission, die sich aus Vertretern sämtlicher deutschen Staatseisenbahnen zusammensetzt. Dieser Tarifkommission sind Mitglieder des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft als Ausschuß der Verkehrsinteressenten beigegeben.

Es wurde schon an früherer Stelle erwähnt, daß aus den verschiedenen Reglements und Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen allmählich die beiden Hauptverordnungen entstanden, die heute in Geltung sind, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und die Eisenbahn-Verkehrsordnung. Erstere, gültig seit dem 1. Mai 1905, stellte übereinstimmende Grundzüge auf für den Bau der Fahrzeuge der deutschen Eisenbahnen, während letztere, in Kraft seit dem 1. April 1909, die mannigfaltigen Beziehungen zwischen Eisenbahn und Publikum einheitlich regelte. Neben den genannten Verordnungen wurde eine Reihe einheitlicher Verwaltungsvorschriften geschaffen, die den Fahrdienst, die Signalordnung sowie andere Sonderfragen betrafen.

Von eigentlichen Gemeinschaftsbildungen ist dann noch der Zusammenschluß sämtlicher deutschen Staatseisenbahnverwaltungen im Jahre 1909 für den gemeinschaftlichen Einkauf von Schienen und Eisenschwellen zu nennen, um die Stellung der Staatsbahnverwaltungen von geringerem Umfange gegenüber der syndizierten Großindustrie zu stärken[1]). Erwähnung verdient hier ferner die Gepäckeinnahmegemeinschaft der deutschen Eisenbahnverwaltungen, die im Jahre 1911 ins Leben trat.

[1]) Vgl. Quaatz, Der nat. Ged. u. d. Eisenb. S. 265.

Das Wesen dieser Gemeinschaft besteht darin, daß die Einnahmen aus dem gemeinschaftlichen Gepäckverkehr nach bestimmten zunächst auf die Dauer von vier Jahren versuchsweise angenommenen Prozentsätzen unter die beteiligten Verwaltungen verteilt werden. Diese Prozentsätze wurden nach den Durchschnittseinnahmen jeder Verwaltung aus dem Verkehr während der Zeit vom 1. Oktober 1908 bis 30. September 1910 berechnet[1]).

[1]) Vgl. Ztg. d. Ver. d. Ebv. 1910. Nr. 101, S. 1600.

Viertes Kapitel.

Zur Frage der weiteren Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens.

Einleitende Bemerkungen.

Wir haben bisher verfolgen können, wie das deutsche Eisenbahnwesen, ehedem allzusehr zersplittert, von Stufe zu Stufe in immer steigendem Maße durch die Macht der Verhältnisse zusammengeschlossen wurde. Wir sahen aber auch des öfteren, daß weitschauende Pläne und Entwürfe sich nicht in die Wirklichkeit umsetzen ließen. Nun ist zu fragen, ob unser Eisenbahnwesen schon zu solcher Vollendung gediehen ist, daß durchgreifende Reformen und einschneidende Änderungen nicht mehr am Platze sind und nur noch Kleinarbeit zu tun ist oder ob sich doch nicht noch durch einen engeren Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnen wirtschaftliche und finanzielle Werte gewinnen lassen, die es lohnen, der Frage der weiteren Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens näher zu treten. Wohl spielen hier Tatsachen der geschichtlichen Entwicklung und politische Gefühlsströmungen eine bedeutsame Rolle. Aber das darf uns nicht hindern, vom wirtschaftlichen Standpunkt aus den Gedanken einer weiteren Gemeinschaftsbildung im deutschen Eisenbahnwesen sorgsam zu prüfen, wenn auch der Plan einer deutschen Eisenbahngemeinschaft noch bedeutende Schwierigkeiten in sich schließt, die eine direkte Lösung wohl nicht erwarten lassen, vielmehr ein schrittweises Vorwärtsschreiten notwendig machen werden.

1. Abschnitt.

Eine deutsche Betriebsmittelgemeinschaft.

Mit dem letzten Satze sollte schon angedeutet werden, daß die augenblicklichen Bedenken, die vor allem in etats- und staatsrechtlicher, aber auch in wirtschaftlicher und finanzieller Hinsicht gegen eine vollständige Betriebs- und Finanzgemeinschaft vorgebracht werden, eine baldige Verwirklichung einer solchen umfassenden Gemeinschaft sehr unwahrscheinlich machen. Dazu wirken noch vielfach überlieferte Sonderrechte und politische Empfindungen als starke Hemmungsfaktoren. Wir sind der Ansicht, daß die zukünftige Entwicklung noch mehrere Etappen bis zum Endziel zurücklegen und noch einige Zwischenformen zeitigen wird, die in geringerem Umfang als eine völlige Gemeinschaft in das Selbstbestimmungsrecht der Einzelstaaten eingreifen. Als eine derartige Zwischenform kommt insbesondere eine vollständige Betriebsmittelgemeinschaft in Verbindung mit einer Werkstättengemeinschaft und der gemeinsamen Beschaffung der Fahrzeuge sowie aller zum Betriebe gehörigen Materialien in Betracht, die, wie wir sahen, schon einmal geplant war, aber nicht verwirklicht wurde.

Es ist bereits früher hervorgehoben worden, daß bedeutende Sachkenner die Beschränkung des Staatsbahnwagenverbandes nur auf Güterwagen ohne die gleichzeitige Einbeziehung auch der Lokomotiven und Personenwagen für eine „unwirtschaftliche Halbheit" hielten[1]). Sie betonten, daß namentlich die gemeinschaftliche Benutzung der Lokomotiven eine wirtschaftlichere Ausnutzung des in den wertvollen Maschinen liegenden Kapitals zur Folge haben würde, und kennzeichneten ebenso die Regelung der Personenwagenbenutzung als noch sehr verbesserungsfähig. Das gilt mit Einschränkungen noch heute, wenn auch seit kurzem in der Durchführung von Lokomotiven wesentliche Fortschritte zu verzeichnen sind[2]).

[1]) Siehe S. 41.

[2]) Vgl. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1914. Nr. 39. S. 629.

Zudem kommt heute schon wegen der damit verknüpften Abrechnungen und Ausgleichsfragen die gemeinsame Benutzung der Fahrzeuge nicht zu einer ausreichenden Entfaltung[1]). Für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes ist es aber von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit, daß ein möglichst großer Teil der von den Maschinen entwickelten Kraft nutzbringend verwertet wird. Und die gemeinschaftliche Benutzung des Personenwagenparks würde nicht nur Erleichterungen für das reisende Publikum (günstigere Fahrplanaufstellung, bessere Organisation der Anschlüsse u. s. w.) mit sich bringen, sondern auch Vorteile für den Verkehrsdienst (rationellere Zugdurchführung) hervorrufen und hierdurch schließlich auch den Kostenaufwand verringern[2]).

Bei der parlamentarischen Erörterung der geplanten Betriebsmittelgemeinschaft wurde es von dem damaligen preußischen Eisenbahnminister v. Budde ausgesprochen, daß die gemeinsame Beschaffung und Unterhaltung des Güterwagenparks wegen der vielen Wechselbeziehungen nicht ohne einen großen Mehraufwand an Kosten von der Beschaffung und Unterhaltung der übrigen Betriebsmittel, der Gepäck- und Personenwagen sowie der Lokomotiven zu trennen sei[3]). Diese Trennung ist jedoch trotzdem durchgeführt worden, was natürlich die vorteilhaften Wirkungen des Staatsbahnwagenverbandes in beträchtlichem Umfange einschränken mußte. Als unumgängliche Voraussetzung der gemeinsamen Beschaffung der Betriebsmittel ist auch eine einheitliche Ausführung derselben zu betrachten. So ließen sich sowohl wegen der größeren und gleichmäßigeren Aufträge Ersparnisse erzielen, als auch wegen der Verringerung der Gattungen und Formen, da dann nach einheitlichem Muster große Mengen der gleichen Art bestellt würden[4]).

[1]) Vgl. Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft. 1911. S. 33.

[2]) Vgl. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1905. Nr. 18. S. 272/273.

[3]) Vgl. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1905. Nr. 18. S. 272/273.

[4]) v. Mühlenfels im „Tag" v. 3. Febr. 1905.

Mit der Freizügigkeit und der gemeinsamen Beschaffung und Ausführung aller Betriebsmittel muß eine gemeinsame Unterhaltung und Ausmusterung derselben Hand in Hand gehen. Während der früheren Verhandlungen über eine Betriebsmittelgemeinschaft ist dies auch von berufener Seite hervorgehoben worden[1]). Die für die Unterhaltung des Wagenparks geschaffenen Werkstättenanlagen seien nicht für eine bestimmte Art, sondern im allgemeinen für alle Arten von Betriebsmitteln eingerichtet. Eine Trennung würde eine Verteuerung des gesamten Werkstättenbetriebes im Gefolge haben. Auch Kirchhoff erhebt, besonders wegen der Wiedereinführung des mit einer solchen Trennung notwendig verbundenen Schreibwerks, schwerwiegende Bedenken gegen die Ausscheidung der gemeinsam zu tragenden Unterhaltungskosten der Güterwagen aus den Unterhaltungskosten aller Fahrzeuge[2]). In zahlreichen Betriebswerkstätten würden Fahrzeuge aller Art ohne jede Scheidung der Kosten wiederhergestellt. Dadurch seien in Preußen bei der Neuordnung der Eisenbahnverwaltung jährlich mehrere Millionen Mark gespart worden. Infolge dieser Erwägungen hätten die Fachmänner damals alle Fahrzeuge mit dem gesamten Werkstättenwesen in den Plan einer Gemeinschaft einbezogen. Heute muß ferner über jede größere Ausbesserung eines Gemeinschaftswagens Buch geführt und unter den beteiligten Verwaltungen abgerechnet werden. Auf diese unvollkommene Seite des Staatsbahnwagenverbandes wurde schon an anderer Stelle hingewiesen[3]). Wie dem Staatsbahnwagenverband ein Ausschuß für die einheitliche Konstruktion der Güterwagen angegliedert ist, so besteht innerhalb des Verbandes auch ein besonderer Werkstättenausschuß[4]). Sorgt nun dieser Ausschuß auch für die Aufstellung einheitlicher Grundsätze für die Unterhaltung und Ausmusterung der Güterwagen, so lassen sich doch die mit der Trennung des Wagenparks notwendig zusammenhängenden Mängel nur durch die Bildung einer alle Fahrzeuge umfassenden Gemeinschaft in Verbindung mit einer Gemeinschaft des Werkstättenwesens beseitigen.

[1]) v. Mühlenfels i. d. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1905. Nr. 7. S. 97ff. [2]) Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft 1911. S. 32/33.

[3]) Siehe S. 41; vgl. hierzu auch Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft 1911. S. 51. [4]) Vgl. Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. 1911. Bd. I. S. 416.

Da eine baldige Verwirklichung des vollständigen Gemeinschaftsverhältnisses im deutschen Eisenbahnwesen nicht zu erwarten ist, so wäre es unseres Dafürhaltens angebracht, wenigstens die Ausgestaltung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes im Sinne der eben gemachten Ausführungen zu einer vollen Betriebsmittel- und Werkstättengemeinschaft anzustreben. Kirchhoff hält es jedoch für richtiger und zweckmäßiger, nicht auf halbem Wege stehen zu bleiben, sondern ganze Arbeit zu machen, weil eine Betriebsgemeinschaft überall auf die bestehen gebliebenen Sonderinteressen der Einzelstaaten stoßen würde[1]). Doch scheint uns Kirchhoff die Schwierigkeiten und die einer umfassenden Gemeinschaft entgegenwirkenden Faktoren zu gering einzuschätzen. Anderseits können wir uns auch nicht dazu verstehen, den Stimmen beizupflichten, welche die Gemeinschaft als ein „unwirkliches Einheitsphantom“[2]) ansehen und den Gedanken einer deutschen Eisenbahngemeinschaft nicht weiter verfolgt wissen wollen[3]).

Wir sind vielmehr der Ansicht, daß der Gemeinschaftsgedanke sich auch in Zukunft noch als sehr entwicklungsfähig erweisen wird, wenn auch heute der Boden noch nicht geebnet ist und die Gemeinschaftsfrucht ihre Zeit zum Ausreifen haben muß.

[1]) Kirchhoff, Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens 1913. S. 18/19. [2]) Stegemann, Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen. Deutsche Revue. 36. Jahrg. 1. Bd. S. 346. [3]) So auch v. der Leyen und Quaatz.

2. Abschnitt.

Zwei grundsätzliche Einwürfe gegen eine weitergehende Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens.

Um zu zeigen, daß eine Eisenbahngemeinschaft *nicht* in *den tatsächlichen Verhältnissen begründet* ist, wird von den Gegnern einer Eisenbahngemeinschaft auf die Einheit hingewiesen, die unser deutsches Eisenbahnwesen bis heute erreicht hat, auf die einheitliche Ordnung besonders der Dinge, die für das Publikum am wichtigsten sind, des Verkehrsrechts und der Tarife [1]). Es soll gewiß nicht verkannt werden, daß von den deutschen Staatsbahnen für die einheitliche, sichere und pünktliche Bedienung des Verkehrs Großes geleistet worden ist, und es ist wohl richtig, daß vom Standpunkt des reisenden Publikums aus im wesentlichen alles Wünschenswerte erreicht ist, daß dem Reisenden heute aus dem Vorhandensein von acht verschiedenen deutschen Eisenbahnnetzen keine besonderen Nachteile mehr erwachsen. Aber bei der oben wiedergegebenen Ansicht wird u. E. die eine Tatsache übersehen, daß die mehr oder minder große Bequemlichkeit des reisenden und verfrachtenden Publikums nicht der *allein* zu beachtende Faktor ist, sondern daß wir uns auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus fragen müssen: Sind mit einer größeren Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens wirtschaftliche Vorteile von Bedeutung und Ersparnisse an Nationalvermögen verknüpft, die das Streben nach einer deutschen Eisenbahngemeinschaft rechtfertigen? Ob diese Frage zu bejahen ist, kann erst eine nähere Prüfung lehren.

Als zweiter grundsätzlicher Widerspruch gegen eine Eisenbahngemeinschaft wird ins Feld geführt, daß eine solche *nicht* durch das Grundgesetz des Deutschen Reiches *rechtlich begründet* sei, daß man sich bei dem Verlangen nach einer Gemeinschaft nicht auf die Reichsverfassung berufen dürfe [2]).

[1]) So u. a. von Quaatz, Der nat. Gedanke u. d. Eisenbahnen. 1911. S. 245 ff. [2]) Vgl. z. B. Quaatz. Ebenda S. 243 ff.; ferner Pohle i. d. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1910. Nr. 60.

Wenn man sich den Inhalt des 7. Abschnittes der Reichsverfassung vergegenwärtigt, läßt sich allerdings nirgendwo die Forderung nach einer Eisenbahngemeinschaft nachweisen. Wir haben uns aber an früherer Stelle dahin aussprechen müssen, daß mit den Eisenbahnartikeln der Reichsverfassung kein festes Programm aufgestellt werden sollte. Die Verfasser der Eisenbahnartikel konnten auch noch nicht voraussehen, welche Bahnen die zukünftige Entwicklung einschlagen würde. Wenn sich die Reichsverfassung auch nicht direkt für eine enge Vereinigung der deutschen Eisenbahnen ausspricht, so schließt ihr Wortlaut auch nicht eine solche aus. Als die Frage der Reichseisenbahnen zur Erörteruug stand, bestritt Bismarck mit Energie die Verfassungswidrigkeit dieses Planes [1]). Es kommt eben nicht so sehr auf den Buchstaben, als auf den Geist an, der aus der Reichsverfassung spricht. Und hierüber ein Urteil zu fällen war wohl niemand berechtigter als der Schöpfer des Reiches. Wie sich der Geist der Reichsverfassung mit Reichseisenbahnen vertrug, so läßt er sich auch mit einer Eisenbahngemeinschaft vereinen. Ständen übrigens Verfassungsbestimmungen einem Fortschritt entgegen, dann wäre ihre Änderung am Platze; denn sie sind, zumal wenn sie wirtschaftliche Fragen betreffen, keine ewig gültigen Dogmen, sondern müssen sich der veränderten Entwicklung anpassen.

3. Abschnitt.

Die Eisenbahngemeinschaft in ihrer Bedeutung für die Anlage und den Betrieb von Eisenbahnen.

In den frühesten Tagen der deutschen Eisenbahnen erwies sich als ein Hauptübelstand die Zersplitterung bei der Anlage des neuen Transportmittels, deren Schäden sich um so fühlbarer geltend machten, je geringer noch die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes war. Heute, wo die Maschen dieses Netzes im

[1]) Vgl. v. der Leyen, Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck. 1914. S. 221.

großen und ganzen sehr eng gezogen sind, erscheint es auf den ersten Blick fraglich, ob auch in unserer Zeit der Bestand von mehreren deutschen Eisenbahnverwaltungen noch Mißstände bei der Anlage von Bahnen mit sich bringt. Es läßt sich indes nicht ganz leugnen, daß ein Eisenbahnbau nach lediglich wirtschaftlichen Gesichtspunkten, die Erreichung des höchstmöglichen Zweckes mit dem geringsten Aufwand an Kosten, eine gleichmäßige Hebung der Produktivität des Landes ohne Rücksicht auf innerdeutsche Grenzpfähle durch das Fortbestehen verschiedener selbständiger Verwaltungen hin und wieder erschwert wird. Anstatt die Schienenstränge sich nach Möglichkeit einander ergänzen zu lassen zum Vorteil des Verkehrs sowohl als auch ihrer Rentabilität, waren für manche deutsche Staatsbahnverwaltungen bei dem Bau von Bahnen des öfteren weniger die Erfordernisse des allgemeinen Verkehrs bestimmend als die vom fiskalischen Interesse diktierte Absicht, den Verkehr möglichst den eigenen Linien zu erhalten [1]).

Häufig stellen sich bei dem Bau neuer Linien zwischen den einzelnen Verwaltungen Interessengegensätze ein, die dann wieder zu Verhandlungen und Schwierigkeiten führen [2]). Auch im großen Durchgangsverkehr machten sich Interessenkonflikte und andere mit der Zersplitterung zusammenhängende Nachteile mehrfach bemerkbar. Es sei hier nur erinnert an die schon von List in ihrer weltwirtschaftlichen Bedeutung erkannte südliche Ostwestroute von Paris nach dem Schwarzen Meere, deren Verkehr heute die Schweiz und vor allem Österreich durch die Arlbergbahn trotz des großen Umweges im wesentlichen beherrschen, während die süddeutschen Verwaltungen mangels einheitlicher Leitung und einmütigen Zusammenarbeitens nicht imstande waren, der ausländischen Konkurrenz

[1]) Vgl. Huber. Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft. S. 191 u. 193, siehe ferner Kirchhoff. Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens. S. 218.

[2]) Vgl. z. B. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1910. Nr. 46.

wirksam entgegenzuarbeiten [1]). Nur in einem großen durch eine Finanzgemeinschaft verbundenen Verwaltungsgebiet kann es vollkommen erreicht werden, daß ein einheitlicher Plan für eine bessere Ausgestaltung der vorhandenen Eisenbahnlinien, die zweckmäßige Ergänzung der Lücken im Eisenbahnnetz und für die Herstellung besserer Verbindungen zur Durchführung gelangt. Nur so kann die geographische Eigenart Deutschlands als des Herzens von Europa für den internationalen Durchgangsverkehr voll ausgenutzt werden. Auf diese Weise allein läßt sich der Widerstreit finanzieller Interessen in befriedigender Weise regeln.

Bei einer Betrachtung der Folgen einer deutschen Eisenbahngemeinschaft für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes erwähnen wir zunächst, daß die schon mehrfach besprochene Frage der Umleitungen in einer völligen Interessengemeinschaft ihre endgültige Lösung finden könnte. Daß der heutige Zustand noch nicht ganz befriedigend ist, erhellt u. a. aus Beratungen der Ständigen Kommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen, die vor nicht langer Zeit darüber gepflogen wurden, wie die bestehenden Leitungsvorschriften, die „einzelne Verwaltungen stark schädigende Umleitungen im Güterverkehr" zur Folge hätten, einer baldigen Revision unterzogen werden könnten [2]). Es ist unwahrscheinlich, daß sich bei der heutigen Trennung der Verwaltungen die Interessengegensätze je völlig vereinen lassen werden. In einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft würden dagegen alle Konkurrenzrücksichten wegfallen und die Transporte nur auf den jeweilig zweckmäßigsten Linien geleitet werden [3]).

Der gesamte Verkehrsdienst würde in einer Gemeinschaft nur noch nach wirtschaftlichen und Zweckmäßigkeitsgründen geordnet werden. Eine größere Ausbildung des durchgehenden

[1]) Siehe Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1899. Nr. 53. S. 921 ff., vgl. auch Huber. Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft. S. 125.

[2]) Vgl. Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1913. Nr. 42. S. 690.

[3]) Vgl. auch Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft. S. 65.

Personenzugverkehrs könnte stattfinden und dadurch eine bessere Ausnutzung des Wagenparks erzielt werden. Wie denn überhaupt in einem großen Verkehrsgebiet die Ausnutzung der Betriebsmittel stets eine vollkommenere ist als in einem weniger umfangreichen Verwaltungsbezirk. Bis zu einem gewissen Grade ließe sich auch eine rationellere Führung, Zusammenstellung und Verteilung der Züge, besonders auch der Eil- und Schnellzüge erreichen, ohne den Verkehr weniger gut zu bedienen als bisher, während heute der Betrieb wegen Führung von Zügen zwischen gleichen Ausgangs- und Endpunkten über Strecken verschiedener Verwaltungen lediglich aus Wettbewerbsgründen noch vielfach unnötig verteuert wird [1]). Ebenso zwingt der Konkurrenzkampf im Güterverkehr einzelne deutsche Verwaltungen oft zu übermäßigen finanziellen Leistungen, die den Betrieb verteuern müssen. So mußte Baden, um seinem linksrheinischen Nebenbuhler gewachsen zu bleiben, umfangreiche und kostspielige Anlagen errichten, die Millionen erforderten [2]). Bei einem Gemeinschaftsbetrieb würden sich die Transporte zum größten Teile nach Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit gleichmäßig verteilen lassen, wodurch wenigstens große Aufwendungen einzig aus Wettbewerbsrücksichten vermieden würden.

Schließlich würde mit einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft eine wesentliche Vereinfachung des Abrechnungswesens eintreten und so viele unwirtschaftliche Arbeit erspart werden. Die Abrechnungen über die Einnahmen im Personen- und Güterverkehr, über die Mieten für Wagenbenutzung und über die Wagenreparaturen sowie die Arbeiten zur Beschaffung der Unterlagen für diese Abrechnungen bedingen eine ungeheure Menge Schreibwerk, und mit dieser an sich unproduktiven Arbeit sind fortlaufend viele Hunderte Köpfe beschäftigt [3]). Auch in einer Gemeinschaft würden sich zwar Aufschreibungen

[1]) Vgl. auch Kirchhoff. Vereinheitlichung des deutsch. Eisenbahnwesens. 1913. S. 219.

[2]) Vgl. Ebenda. S. 220.

[3]) Vgl. u. a. Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft S. 65.

und Kontrollen nie entbehren lassen, es könnten aber die kostspieligen und zeitraubenden Abrechnungen teilweise ganz wegfallen, zum Teil erheblich eingeschränkt werden.

4. Abschitt.

Die Bedeutung einer Eisenbahngemeinschaft für die Organisation der Verwaltung.

Weittragende Bedeutung hat ferner eine deutsche Eisenbahngemeinschaft für eine wirtschaftlichere Organisation der Verwaltung. Bei durchschnittlich gleichen Verhältnissen kann man sagen: Je größer der Umfang eines Verwaltungsbezirks, eine um so zweckmäßigere Organisation des Verwaltungsdienstes läßt sich durchführen, um so niedriger stellen sich die Verwaltungskosten. Die kleineren Eisenbahnverwaltungen erfordern einen verhältnismäßig größeren Personalbestand und können diesen nicht so wirtschaftlich organisieren wie die Verwaltungen, die über ein umfangreiches und geschlossenes Eisenbahnnetz verfügen. Natürlich sind die Verschiedenheiten in der Höhe der Verwaltungskosten nicht die alleinige Folge des größeren Betriebsumfangs, aber sie werden durch denselben in außerordentlicher Weise beeinflußt. Als die preußische Staatsbahnverwaltung nach dem Ende der Verstaatlichungsaktion über ein einheitliches und zusammenhängendes Netz gebot, war sie imstande, eine Verwaltungsreform großen Stils durchzuführen. Durch die Neuordnung des Jahres 1895 wurde allein das Personal des inneren Verwaltungsdienstes um ein Sechstel seines Bestandes vermindert [1]). Bei der Durchführung der Vorschriften der neuen Verwaltungsordnung konnten fortgesetzt weitere beträchtliche Personaleinschränkungen und Vereinfachungen vorgenommen werden, sodaß im Jahre 1902 7500—8000 höhere, mittlere und untere Beamte im Verwaltungsdienst der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft weniger

[1]) Vgl. hierzu u. zu d. folg. Ausführungen Ztg. d. Ver. deutsch. Ebv. 1902. Nr. 45.

beschäftigt waren, als beim Fortbestande der früheren Organisation zur Bewältigung der gewachsenen Aufgaben nötig gewesen wären. Der finanzielle Effekt dieser Neuordnung der Verwaltung war. daß jährlich stark 18 Millionen Mark gespart wurden. Diese Verwaltungsreform ist ein Musterbeispiel dafür, daß mit einem großen Verwaltungsbezirk die Voraussetzung geschaffen ist für eine rationelle Organisation der Verwaltung. In einer deutschen Eisenbahngemeinschaft würden die Verschiedenheiten im Aufbau der deutschen Staatsbahnverwaltungen verschwinden, und bis ins Einzelste könnte der Verwaltungsapparat nach einheitlichen Gesichtspunkten umgestaltet und vereinfacht werden. In einer großen Verwaltung sind auch die kleinsten Ersparnisse von Bedeutung, und eine Eisenbahngemeinschaft ist die breite Basis, auf der sich Verwaltungsreformen aufbauen können, die besonders für die Wirtschaftlichkeit der kleineren Eisenbahnverwaltungen von wohltätiger Wirkung sein werden.

5. Abschnitt.

Eisenbahngemeinschaft und Tarifffragen.

Für den Personenverkehr ist ein völlig einheitlicher Tarif auch heute noch nicht erreicht, wenn er auch der Vollendung sehr nahe gebracht ist. Auf dem Gebiete des Güterverkehrs besteht ein einheitlicher Aufbau des Normaltarifs, also ein einheitliches Tarif-Schema, während die Tarifsätze noch vielfach von einander abweichen. So haben z. B. die süddeutschen Staaten für Expreßgüter niedere Einheitssätze als Preußen[1]). Wenn nun Quaatz meint[2]), daß die mangelnde Einheit in den Tarifsätzen für das Publikum wenig spürbar sei, da sich bei dem Bestehen direkter Tarife und direkter Abfertigung die Verschiedenheit der in dem Tarifsatze eingerechneten Einheitssätze nicht erkennen lasse, so ist dem gewiß nichts entgegenzu-

[1]) Vgl. Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart 1911. Bd. I. S. 377. [2]) Quaatz, Der nat. Ged. u. d. Eisenbahnen. S. 253.

setzen. Die Tarife werden auch immer die Vielgestaltigkeit des wirtschaftlichen Lebens wiederspiegeln. Für eine Verwaltung kann es aber sehr von Belang sein, ob durch die Verschiedenheit der Tarifsätze, die nicht in natürlichen Verhältnissen ihren Grund hat, eine getrennte Tarifierung und besondere rechnerische Behandlung erforderlich und das Abrechnungswesen noch umständlicher gestaltet wird. Eine Eisenbahngemeinschaft würde auch hier jedenfalls mancherlei Vereinfachungen zur Folge haben.

Abgesehen davon, daß eine vollständige Vereinheitlichung der Tarife für die Verwaltungen selbst in mancherlei Hinsicht nutzbringend sein würde, wird eine Eisenbahngemeinschaft infolge der Verringerung der Selbstkosten auch eine Herabsetzung der Tarife wesentlich erleichtern. Bei Erörterung der Frage, was durch eine Eisenbahngemeinschaft erspart werden kann, ist von vorneherein mehr Wert auf die Rücksichten, die eine öffentliche Verkehrsanstalt der heimischen Wirtschaft schuldet, zu legen, als auf das fiskalische Interesse an einem erhöhten Betriebsüberschuß. Eine Million Mark, die z. B. infolge Herabsetzung der Tarife an Frachtkosten erspart wird, wiegt ja in volkswirtschaftlicher Hinsicht weit schwerer als wenn sie in die Staatskasse fließt und so der Allgemeinheit zugute kommt. Eine gesunde Tarifpolitik wird dabei neben der Bedachtnahme auf gemeinwirtschaftliche Interessen auch die Erzielung namhafter Überschüsse nicht außer acht lassen. Es muß hervorgehoben werden, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen mehr und mehr auf die Wahrnehmung der volkswirtschaftlichen Aufgaben ihr Augenmerk gerichtet und die Eisenbahnen in den Dienst der nationalen Produktion gestellt haben. Außer den Normaltarifen bestehen Ausnahmetarife für alle Massengüter mit den von der Reichsverfassung geforderten und noch niedrigeren Mindestsätzen. Die Beförderungspreise sind stetig gesunken. Während die durchschnittliche Einnahme der preußischen Eisenbahnen für die Tonne und das Kilometer im Jahre 1880 4,14 Pf. betrug, war sie im Jahre 1909 auf

3,54 Pf. heruntergegangen[1]). Am Endziel können wir jedoch damit nicht angekommen sein. Eine der bedeutsamsten Fragen der deutschen Industrie und Volkswirtschaft ist die Frage der Minderung der Produktionskosten, und diese Produktionskosten werden in erheblicher Weise durch die Transportkosten beeinflußt. Geringfügige Frachtermäßigungen können für das Gedeihen von Industrien von weitreichender Bedeutung sein, ja die Frachtkosten erscheinen beinahe als der einzige Bestandteil der Produktionskosten, der in Zukunft noch beträchtlich vermindert werden kann. Es muß auch fürderhin eine der vornehmsten Aufgaben der deutschen Tarifpolitik sein, durch wohlfeile Herbeiführung von Rohstoffen und mäßige Ausfuhrtarife die Stellung der deutschen Industrie auf dem Weltmarkt zu stärken. Besonders schädlich können die Transportkosten wirken, wenn sie einen größeren Bestandteil der Gestehungskosten bilden als in anderen Staaten. In diesem Falle muß es das höchste Bestreben der deutschen Eisenbahntarifpolitik sein, derartige Unterschiede nach Möglichkeit auszugleichen. Kleinere Verwaltungen werden zumeist nicht imstande sein, zu erheblichen Tarifermäßigungen zu schreiten. Das finanzielle Risiko schreckt gewöhnlich ab. Doch je ausgedehnter der Umfang eines Verkehrsgebiets ist, um so geringer erscheint das Risiko, desto gelinder würde ein etwa eintretender Ausfall sich fühlbar machen. Eine Gemeinschaft ist so mit ihrem starken finanziellen Rückhalt auch eine gute Grundlage für Tarifreformen.

6. Abschnitt.

Zur finanziellen Seite der Frage der weiteren Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens.

Das Finden einer alle Teile befriedigenden Teilungsziffer wird sicherlich große Schwierigkeiten bereiten und umfangreiche Berechnungen notwendig machen. Manche sehen in der Schwierigkeit der Festsetzung eines gerechten Anteilverhältnisses und

[1]) Vgl. Quaatz, Der nat. Gedanke u. d. Eisenbahnen. S. 255.

der hierdurch hervorgerufenen Notwendigkeit umständlicher statistischer Aufschreibungen ein gewichtiges Bedenken gegen eine Eisenbahngemeinschaft[1]). Kirchhoff hebt hervor, daß kein einzelner die Teilungsziffer finden könne, ja nicht einmal eine Kommission von Fachmännern nur eines Einzelstaates, hält jedoch die Frage der Teilungsziffer für durchaus lösbar[2]). Wie man auch die hier vorliegenden Schwierigkeiten einschätzen mag — und sie sind gerade bei Berechnung der Teilungsziffer für eine allgemeine Eisenbahngemeinschaft gewiß nicht zu unterschätzen — derartige Teilungsziffern sind schon oft, wenn auch unter Aufwand von viel Arbeit, berechnet worden. Vielleicht würde es sich empfehlen, die Teilungsziffer nicht sofort für alle Zeiten festzulegen, sondern eine Änderung nach bestimmter Frist gemäß der zutage getretenen Mängel vorzubehalten. Für die Verteilung der Überschüsse wäre ferner der Grundsatz aufzustellen, daß die Teilungsziffer nicht nur allein auf dem Zustande vor der Gemeinschaft aufgebaut sein darf, daß vielmehr auch billigerweise die in der Gemeinschaft bei Verschiebung der Verhältnisse von einzelnen Verwaltungen gemachten Mehrleistungen Berücksichtigung finden müssen. Ein gangbarer Weg wäre vielleicht da, als Grundlage für die Verteilung der Einnahmen zunächst das durchschnittliche Ergebnis einer Reihe von Jahren zu nehmen und den verbleibenden Überschuß nach Maßgabe der Aufwendungen und Leistungen zu verteilen[3]).

Was nun die Feststellung des durch eine Gemeinschaft zu erzielenden Mehrertrages anlangt, so ist man hier in der Hauptsache auf Schätzungen und Vermutungen angewiesen und es scheint müßig, ohne sichere Grundlagen bestimmte Angaben zu machen. Die bisherigen Urteile über den zu erwartenden finanziellen Effekt einer Eisenbahngemeinschaft weichen denn auch sehr voneinander ab. Sie bewegen sich zwischen 6 Millionen Mark, die im bayerischen Verkehrsministerium errechnet

[1]) So u. a. v. der Leyen in Schmollers Jahrb. 36. Jahrg. 1912 S. 995. [2]) Vgl. Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens. 1913. S. 29. [3]) Vgl. den Vorschlag von Endres, s. Köln. Ztg. 1910 Nr. 191.

wurden[1]), oder noch weniger und 80—100 Millionen Mark, die von Endres als Jahresersparnis angenommen werden[2]). Letztere Summe wird allgemein, auch von Kirchhoff, als zu hoch abgelehnt. Bei den Verhandlungen über eine Betriebsmittelgemeinschaft hat man, um die etwaigen finanziellen Vorteile einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft zu überschlagen, zunächst den preußischen Betriebskoeffizienten auf die Gesamtheit übertragen und so eine Ersparnis von 70—80 Millionen Mark herausgerechnet. Da diese Summe als unmöglich erschien, hat man nur 30—40 % derselben in Ansatz gebracht und kam so auf 25—32 Millionen Mark[3]). Kirchhoff bemerkt ebenfalls, daß früher angestellte Berechnungen bei der vollen Gemeinschaft eine Gesamtersparnis von rund 30 Millionen Mark jährlich ergeben hätten[4]).

Die preußische Eisenbahnrente ohne weiteres mit der anderer deutschen Staaten zu vergleichen wird jedenfalls nicht angängig sein, da die preußischen Eisenbahnen schon durch die gewaltige Produktion von Rohstoffen, durch die machtvolle Industrie und den bedeutsamen See- und Binnenhandel eine mächtige Befruchtung erfahren. Zudem kann die preußische Eisenbahnverwaltung als Gebieterin über ein umfangreiches und in sich geschlossenes Netz bereits einen erheblichen Teil der Vorteile nutzen, die mit einem einheitlichen Großbetrieb und auch mit einer Eisenbahngemeinschaft verknüpft sind. So ist es auch wahrscheinlich, daß die durch eine Gemeinschaft gewonnenen Mehrerträge in stärkerem Grade den süddeutschen Staaten zufließen würden, die über die natürlichen Vorbedingungen zur Entfaltung eines starken Verkehrs in nicht so reichlicher Weise verfügen und die durch den geringeren Umfang ihres Verwaltungsgebiets nicht die Möglichkeit besitzen, ihre Verwaltung und ihren Betrieb gleich rationell auszu-

[1]) Vgl. Ztg. d. Ver. d. Ebv. 1912 Nr. 80. S. 1274. [2]) Vgl. Köln. Ztg. 1910 Nr. 191. [3]) Vgl. Ztg. des Ver. d. Ebv. 1912 Nr. 24. S. 387 ff.

[4]) Vgl. Die deutsche Eisenbahngemeinschaft 1911. S. 67.

gestalten. Das wäre u. E. nicht die schlechteste Seite einer Gemeinschaft. Als besonderer Faktor, der die etwaigen durch eine Gemeinschaft erzielten Mehrerträge wieder aufzehren werde, wird verschiedentlich der erhöhte Personalaufwand hervorgehoben[1]). Durch den Ausgleich der Besoldungen nach oben könnte es im Gegenteil zu einem Ausfall kommen. Was die Löhne anlangt, so werden für ihre Bemessung natürlich auch in Zukunft nur die örtlichen Verhältnisse in Betracht kommen. Im Hinblick darauf, daß bei einigen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen eine bessere Bezahlung der Beamten erfolgt als in Preußen, wird betont, wenn auch die bayerischen Eisenbahner an sich etwas besser bezahlt würden, so seien doch die Unterschiede in der Bezahlung auf den Kopf der Beschäftigten zum Teil durch natürliche Gründe bedingt[2]). Z. B. bestehe ein großer Prozentsatz des bayerischen Eisenbahnnetzes aus Bahnen untergeordneter Bedeutung, die bei ihrem geringen Verkehr weniger Personal als Haupteisenbahnen benötigen. Es gebe eine Menge Stationen, die mit Personal in gehobener Stellung besetzt seien, jedoch mit wenig Eisenbahnarbeitern. Daraus folgere, daß die Zahl der besser bezahlten Stellen in Bayern relativ größer sei als in Preußen. Und dieser Unterschied sei deshalb noch größer, weil die bayerischen Eisenbahnen an sich verhältnismäßig mehr höheres Personal beschäftigen als die preußischen Eisenbahnen. Kirchhoff bemerkt ebenfalls, daß in Bayern für ein und dieselbe Funktion vielfach höhere Beamtenstellen eingeführt seien als in Preußen. Wo z. B. in Preußen ein Stationsvorsteher II. Klasse genüge, habe Bayern einen solchen I. Klasse. Durch eine Gemeinschaft würde das aller Voraussicht nach viel wirtschaftlicher geordnet werden können[3]).

[1]) Vgl. u. a. Quaatz, Der nat. Ged. u. d. Eb. S. 270, ferner Ztg. d. Ver. d. Ebv. 1912 Nr. 24 u. Nr. 80 S. 1274. [2]) Vgl. hierzu u. d. folg. Ausführungen. Zinßmeister, Eine deutsche Eisenbahngemeinschaft? 1912. S. 8.

[3]) Vgl. Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft. S. 75.

7. Abschnitt.

Die Selbständigkeit der deutschen Einzelstaaten in Eisenbahndingen.

Wohl das größte Bedenken, dem der Plan einer deutschen Eisenbahngemeinschaft begegnet, ist die damit verbundene Beschränkung der Selbständigkeit, des Selbstbestimmungsrechts in den Eisenbahnfragen. Die überwiegende Ansicht geht dahin, die Einbuße an Selbständigkeit werde auch nicht durch die finanziellen Vorteile aufgewogen. Demgegenüber ist zunächst zu fragen, wie weit eigentlich die Eisenbahnselbständigkeit der deutschen Einzelstaaten reicht. Ist denn eine Eisenbahnverwaltung überhaupt selbständig? Jedenfalls läßt sich nur in sehr bedingter Weise von einer solchen Selbständigkeit sprechen. Bei den innigen Wechselbeziehungen der deutschen Eisenbahnverwaltungen untereinander sind sie in allen wichtigen Fragen, so in Tarifsachen von einander abhängig. Besonders das Übergewicht des preußischen Staatsbahnbesitzes macht sich in vieler Hinsicht geltend. Mit dem Hinauswachsen des Verkehrs über die Landesgrenzen haben die Eisenbahnen der mittleren Bundesstaaten aufgehört, in wirtschaftlicher und politischer Beziehung ein Machtmittel zur Stärkung der Selbständigkeit zu sein. Bei einer Eisenbahngemeinschaft dagegen würden die Einzelstaaten für ein lediglich formales Recht ein tatsächliches Mitbestimmungsrecht eintauschen. Ohne eine gewisse Bindung der einzelnen Verwaltungen, ohne den freiwilligen Verzicht auf Sonderrechte und Selbständigkeit in einzelnen Dingen, die dazu in ihrer tätsächlichen Bedeutung zumeist sehr überschätzt wird, lassen sich große nationale nnd wirtschaftliche Vorteile und Erfolge fast nie erzielen. Eine deutsche Eisenbahngemeinschaft soll ein Kompromiß darstellen zwischen Zentralisation und Dezentralisation, das einerseits den Einzelstaaten einen maßgebenden Einfluß auf die in ihrem Gebiet gelegenen Bahnen beläßt, ohne auf der anderen Seite eine einheitliche deutsche

Verkehrspolitik unmöglich zu machen. Gewiß birgt die Frage, die uns im vorhergehenden beschäftigte, noch große Schwierigkeiten in ihrem Schoß, aber unüberwindlich sind sie nicht und werden es nicht in Zukunft sein. Ist erst einmal allenthalben der Boden dafür bereitet, einen kräftigen Schritt voranzugehen, dann wird auch schließlich der Erfolg nicht fehlen.

-13- 18043

Lebenslauf.

Ich, Erich Schwoerbel, katholischer Konfession, wurde geboren am 3. Juli 1890 zu Köln-Deutz als Sohn des Progymnasialdirektors a. D. Ludwig Schwoerbel und seiner Ehefrau Franziska geb. Heitzig.

Nach dem Besuch der katholischen Volksschule meines Geburtsortes bezog ich Ostern 1900 das Königliche Friedrich-Wilhelm-Gymnasium zu Köln, das ich Ostern 1909 mit dem Zeugnis der Reife verließ.

Ich wandte mich dann dem Studium der Staatswissenschaften und der Philosophie zu. Mit Ausnahme des Wintersemesters 1909/1910, das ich in Berlin, und des Sommersemesters 1911, welches ich in Freiburg verbrachte, lag ich bis Ostern 1914 meinen Studien an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn ob.

Meine akademischen Lehrer waren:

In Berlin: Oppenheimer, v. Schmoller, Sering, Wagner.

In Freiburg: Diehl, Mombert, Rosin, v. Schulze-Gävernitz.

In Bonn: Bergbohm, Cosack, Dietzel, Dyroff, Frost, Giese, Kumpmann, Schreuer, Schumacher, Stier-Somlo, Wygodzinski, Zitelmann, Zorn.

Ihnen allen bin ich vielen Dank schuldig.

Die mündliche Promotionsprüfung bestand ich am 14. Juli 1915.

END OF
TITLE